Ч 10 4/32

И10 4/32

Бор. Николаевскій.

Судовладѣніе Архангельскаго уѣзда.

Архангельскъ.
Губернская Типографія.
1916.

Бор. Николаевскій.

Н10 4/32

Судовладѣніе Архангельскаго уѣзда.

3198/3

Архангельскъ.
Губернская Типографія.
1916.

5831
14-V-28

Судовладѣніе Архангельскаго уѣзда.

I.

Едва ли будетъ натяжкой, если мы роль, которую играетъ море въ хозяйственной жизни населенія приморскихъ частей Архангельской губерніи, сравнимъ съ ролью черноземной толщи въ жизни населенія непромышленныхъ губерній средней Россіи. Какъ тамъ земля питаетъ и кормитъ все населеніе, такъ и здѣсь морскіе промыслы и другіе доходы, размѣръ и само существованіе которыхъ зависитъ отъ моря, доставляютъ значительную долю средствъ существованія для большинства населенія.

Размѣръ матеріальныхъ благъ, доставляемыхъ моремъ, конечно, не является величиной постоянной, данной разъ на всегда. Уровень, на которомъ находится использованіе морскихъ богатствъ, опредѣляется уровнемъ хозяйственныхъ отношеній въ краѣ; онъ всецѣло зависитъ отъ высоты достигнутой ступени развитія производительныхъ силъ, опредѣляемаго цѣлымъ рядомъ факторовъ. Но и въ ряду этихъ послѣднихъ мы опять-таки наталкиваемся на море, которое, облегчая или затрудняя торговыя сношенія, содѣйствуя или тормозя развитіе товарнаго обмѣна, оказываетъ значительное,—если не рѣшающее,—вліяніе на *темпъ* развитія производительныхъ силъ.

Это дѣлаетъ съ точки зрѣнія интересовъ изученія развитія хозяйственныхъ отношеній въ краѣ особенно интереснымъ изученіе развитія морскихъ сношеній, развитія флота, предназначеннаго для этихъ сношеній въ самомъ широкомъ смыслѣ слова.

Какъ и всякій другой, Бѣломорскій флотъ состоитъ изъ двухъ рѣзко обособленныхъ частей,—парового и паруснаго. Роль послѣдняго въ общемъ грузооборотѣ портовъ Бѣлаго моря по сравненію съ ролью перваго уже въ настоящее время не велика, и къ тому же съ годами ея размѣры, и абсолютные, и относительные—падаютъ. И если мы прослѣдимъ измѣненія числа приходившихъ въ различные порты Бѣлаго моря судовъ, то увидимъ, что это паденіе идетъ сравнительно быстро.

---

*) В. Е. Тимоновъ. Внутренній глубокій морской водный путь между Балтійскимъ и Бѣлымъ морями. „Журналъ министерства путей сообщенія“ 1899 г. кн. 9.

То же,—въ трудахъ международнаго инженернаго конгресса въ Глазго въ 1901 г., всероссійскаго съѣзда дѣятелей по водянымъ путямъ въ 1902 г., международнаго рыбопромышленнаго конгресса въ С. Петербургѣ въ 1902 г., и XI международнаго судоходнаго конгресса въ С -Петербургѣ въ 1908 г.

То же—„Извѣстія собранія инженеровъ путей сообщенія“ 1902 г. То же „Сборникъ С.-Петербургскаго округа путей сообщенія“ № 1 1901 г., № 2 1904 г., № XIII 1907 г.

В. Е. Тимоновъ. Бесѣды въ собраніи инженеровъ путей сообщенія по вопросу о способахъ улучшенія мѣстныхъ сообщеній въ Россіи, въ связи съ поднятіемъ общаго уровня земледѣлія и другихъ видовъ промышленности С.П.Б. 1903 г.

Вотъ данныя о среднихъ для пятилѣтій числахъ судовъ, приходившихъ ежегодно во всѣ порты Бѣлаго моря *):

	парусныхъ	паровыхъ
1895—99	1104.2	883.4
1900—04	1031.4	1139.4
1905—09	974.4	1446.4

Въ то время, какъ за пятилѣтіе 1895—99 г.г. среднее ежегодное число приходившихъ паровыхъ судовъ даетъ 44.45% всего числа всѣхъ судовъ,—за пятилѣтіе 1905—09 г.г. паровыя суда дали уже 59.75%; процентъ, приходящійся на парусныя суда, за это время уменьшился съ 55.55 до 40.25. Абсолютное число приходившихъ пароходовъ сильно возросло—въ 1905—09 г.г. на 563 или 63.7% по сравненію съ 1895—99 г.г.; число же парусныхъ судовъ за тотъ же періодъ уменьшилось на 129 или на 11.8%.

Изъ этихъ общихъ данныхъ мы должны прежде всего выдѣлить суда иностранныя, среди которыхъ паровыхъ было относительно больше, чѣмъ среди судовъ русскихъ. Сдѣлать это нужно потому, что иностранныя суда къ Бѣломорскому флоту, интересующему насъ теперь, конечно, не принадлежатъ и являются на Бѣломъ морѣ болѣе или менѣе случайными гостями. Если же брать одни только русскія суда, то соотвѣтствующія цифры будутъ равны:

	парусныя	паровыя
1895—99 г.г.	995.6	567.2
1900—04 г.г.	967.6	784.4
1095—09 г,г.	946.6	892.8

Здѣсь мы тоже видимъ, что число судовъ парусныхъ убываетъ, а число судовъ паровыхъ растетъ, но убыль первыхъ идетъ значительно медленнѣе, чѣмъ если брать всѣ суда—и русскія и иностранныя (4.9%, а не 11.8%): болѣе медленно идетъ и ростъ вторыхъ (+57.4%, а не+63.7%). И соотношеніе числа парусныхъ и паровыхъ судовъ въ этомъ случаѣ будетъ болѣе благопріятнымъ для первыхъ, чѣмъ раньше: они даютъ 63.7% общаго числа всѣхъ судовъ въ 1900 г. и 51.5% въ 1910 г.

Однако, самый фактъ паденія роли паруснаго флота и теперь остается безспорнымъ. А такъ какъ, въ добавокъ, средніе размѣры парусныхъ судовъ на много меньше размѣровъ судовъ паровыхъ **), то въ дѣйствительности роль паруснаго флота въ общемъ грузооборотѣ портовъ Бѣлаго моря будетъ еще меньшей, и быстрота, съ которой эта роль уменьшается, еще большей.

Это все такъ... И тѣмъ не менѣе, по нашему мнѣнію, для тѣхъ, кто интересуется развитіемъ флота, какъ факторомъ и показателемъ развитія хозяйственной жизни *края*, развитіе флота паруснаго должно представлять въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ большой интересъ.

Дѣло въ томъ, что парусный флотъ выросъ цѣликомъ на мѣстной почвѣ, для обслуживанія мѣстныхъ хозяйственныхъ единицъ: онъ созданъ на мѣстные капиталы и тѣсно, органически, связанъ со всѣмъ развитіемъ хозяйственной жизни края. Иначе обстоитъ дѣло съ фло-

---

*) Эти среднія получены на основаніи официальныхъ данныхъ, - смотри „Памятную книжку Арханг. губ. на 1910 г." и „Отчетъ Арх. губ. за 1909 г."

**) Такъ, по даннымъ М-ва Торговли и Промышленности средній тоннажъ-нетто паруснаго судна на 1 янв. 1910 г. на Бѣломъ морѣ былъ равенъ 57.34 тоннамъ, а парового—226.30 тоннамъ. (См. официальное изданіе—„Русскій торговый флотъ къ 1 янв. 1910 г.").

томъ паровымъ. Онъ появился на міровой аренѣ въ эпоху, когда хозяйственная отсталость края была такъ сильна, что ни потребность въ ускореніи обмѣна, ни накопленіе капиталовъ не были настолько велики, чтобы повести къ созданію парового флота, такъ сказать, извнутри мѣстнаго хозяйства. Въ виду общей хозяйственной отсталости Россіи и вызванной этой отсталостью оторванности окраинъ отъ торгово-промышленныхъ центровъ страны, тогда было невозможно и созданіе парового флота подъ вліяніемъ одного лишь хозяйственнаго воздѣйствія изъ другихъ районовъ.—такое хозяйственное воздѣйствіе сколько нибудь замѣтнымъ на Бѣломъ морѣ стало наблюдаться лишь за самыя послѣднія десятилѣтія. Поэтому появленіе и темпъ развитія Бѣломорскаго парового флота во многомъ обусловливались поддержкой государства. Вѣдь и до сихъ поръ Архангельско-Мурманское пароходство свои красныя щеки нагуливаетъ на обильныхъ крохахъ со стола государственнаго бюджета,—настолько обильныхъ, что онѣ уже давно оказываютъ только отрицательное вліяніе на предпріимчивость компаніи.

Изъ сказаннаго не слѣдуетъ дѣлать вывода, что паровой флотъ является только нѣкимъ подобіемъ чужеяднаго нароста. Нѣтъ сомнѣній, что онъ появился бы и развивался и внѣ казенныхъ субсидій, а потому, даже будучи вызванъ къ жизни этими субсидіями, онъ все же занялъ мѣсто—и весьма важное—въ хозяйственной жизни края. Однако, поскольку эти субсидіи существовали и продолжаютъ существовать, постольку нельзя *все* развитіе парового флота относить на счетъ *уже* народившихся въ хозяйственной жизни края потребностей.

II.

Въ настоящихъ очеркахъ мы попытаемся установить направленіе и размѣры различныхъ измѣненій наблюдавшихся въ составѣ Бѣломорскаго паруснаго флота за первое десятилѣтіе XX вѣка. Основнымъ матеріаломъ для этого обзора намъ будутъ служить данныя „Отчетовъ“ о-ва взаимнаго обязательнаго страхованія парусныхъ судовъ, принадлежащихъ населенію Архангельской губерніи, точнѣе,—даваемыя въ приложеніяхъ къ этимъ „Отчетамъ“ поволостные „Списки судовъ“ съ указаніемъ ихъ стоимости, возраста, качества постройки, иногда тоннажа, а также и владѣльцевъ.

По уставу этого о-ва обязательному страхованію подлежатъ всѣ парусныя суда стоимостью свыше 100 р., т.е. страхованіе должно охватывать всѣ грузовыя суда, за исключеніемъ развѣ мелкихъ карбасовъ и т. д., и часть судовъ промысловыхъ,—наиболѣе дорогія изъ нихъ. Огромная масса мелкихъ промысловыхъ судовъ, по своей стоимости не достигающихъ 100 руб., уже по уставу о-ва должна остаться внѣ круга застрахованныхъ судовъ. Насколько велика эта масса, можно судить по слѣдующей небольшой справкѣ: по даннымъ Архангельскаго Губерн. Статист. К-та въ 1902 г. въ Умбской вол., Александровскаго у., было 404 промысл. судна, застраховано же было только одно. Уже это одно значительно сужаетъ тотъ кругъ судовъ, о развитіи котораго можно судить по даннымъ о-ва взаимнаго обязательнаго страхованія.

Къ сожалѣнію, дѣло, повидимому, этимъ не ограничивается и по тѣмъ или инымъ причинамъ значительное число судовъ, по своей стоимости подлежащихъ страхованію, ускользаютъ отъ него.

Вотъ данныя объ общемъ для всей губерніи числѣ судовъ различныхъ типовъ и о соотвѣтствующихъ числахъ застрахованныхъ судовъ къ началу 1901 г. *).

	Всего судовъ.	Въ томъ числѣ застрах.	% судовъ застр.		Всего судовъ.	Въ томъ числѣ застрах.	% судовъ застр.
Шкуны . . .	133	112	84.2	Раньшины . .	7	6	85.7
Яхты	196	181	92.35	Брамы	11	9	81.8
Клипера	68	63	92.6	Качмары . . .	3	3	100.0
Гафели	5	3	60.0	Тендера . . .	2	2	100.0
Гафель-шкуны .	19	19	100.0	Морех. карбасы	15	14	93.3
Шкуны-бригъ .	6	5	83.3	Шняки	56	39	69.6
Шкуны-баркъ . .	6	6	100.0	Листеръ-яхты .	1	1	100.0
Гальяши . . .	6	6	100.0	Листеръ-боты .	18	18	100.0
Галіоты . . .	8	8	100.0	Елы	76	51	67.1
Шлюпы . . .	12	12	100.0	Сендемер. лодки	1	1	100.0
				Всего .	649	559	86.1

Въ эту таблицу вошли и промысловыя и грузовыя суда, средніе размѣры и стоимость которыхъ весьма различны. Если мы эти двѣ группы судовъ обособимъ, то увидимъ, что процентъ застрахованныхъ у грузовыхъ будетъ немного выше общаго—90.2, а у промысловыхъ **) значительно ниже—74.3. Для послѣднихъ даваемый Арх. Губ. Стат. К-томъ процентъ застрахованныхъ, несомнѣнно, относится не ко всѣмъ судамъ, даже не ко всѣмъ судамъ указанныхъ типовъ; на дѣлѣ число незастрахованныхъ во много разъ большее; надо полагать, что Арх. Губ. Стат. К-тъ, давая общую цифру всѣхъ судовъ данныхъ типовъ, бралъ лишь суда, оцѣненныя свыше 100 руб. Для грузовыхъ же даваемый Стат. К-томъ процентъ застрахованныхъ можно принять отвѣчающимъ дѣйствительности: повидимому, на самомъ дѣлѣ застраховано лишь около $^{9}/_{10}$ всѣхъ подлежащихъ страхованію грузовыхъ судовъ.

Эти оговорки о кругѣ застрахованныхъ судовъ мы должны имѣть въ виду при ознакомленіи съ дальнѣйшими данными. Къ сожалѣнію, имѣющійся въ нашемъ распоряженіи матеріалъ не позволяетъ судить, уменьшался ли или увеличивался съ годами процентъ незастрахованныхъ судовъ.

III.

Знакомясь съ данными объ измѣненіяхъ числа застрахованныхъ парусныхъ судовъ, мы легко замѣтимъ, что и темпъ, и направленіе этихъ измѣненій порою весьма различны въ различныхъ частяхъ губерніи.

Въ этомъ, конечно, нѣтъ ничего неестественнаго. Примыкающая къ Бѣлому морю и Ледовитому океану полоса Арханг. губ. растянулась на многія тысячи верстъ. И условія сношеній и промысловъ, и общія условія хозяйственной жизни въ различныхъ частяхъ ея весьма различны, и это не можетъ не оказывать вліянія на направленіе и темпъ развитія паруснаго флота. Это вынуждаетъ желающаго понять причины и самый характеръ измѣненій прежде всего ознакомиться съ данными не для всей губерніи, а для различныхъ въ хозяйственномъ отношеніи частей ея.

*) Данныя заимствуемъ изъ Отчета Арханг. Губ. Стат. К-та за 1900 г.

**) Къ таковымъ мы относимъ морех. карбасы, шняки, елы, листеръ-яхты, листеръ-боты и сендемер. лодки.

Значительное затрудненіе представляетъ выборъ этихъ частей. Здѣсь мы связаны характеромъ имѣющагося матеріала, распредѣленнаго по волостямъ и уѣздамъ, а затѣмъ общей слабой изученностью хозяйственныхъ отношеній въ различныхъ частяхъ и районахъ края. Это вынуждаетъ идти, такъ сказать, по линіи наименьшаго сопротивленія, беря за основу дѣленіе губерніи на административныя единицы. Такое дѣленіе всегда въ большей или меньшей мѣрѣ случайно. Особенно замѣтна бываетъ эта случайность, поскольку рѣчь идетъ о вопросахъ, связанныхъ съ хозяйственной жизнью. Въ общемъ это замѣчаніе примѣнимо и къ Архангельской губерніи и въ томъ числѣ къ приморскимъ частямъ ея, но несмотря на это, есть возможность въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ сравнивать и противопоставлять другъ другу уѣзды, какъ цѣлое. Эта возможность создается тѣмъ, что здѣсь различія внутри нѣкоторыхъ уѣздовъ гораздо менѣе значительны, чѣмъ различія между цѣлыми уѣздами. особенно, поскольку рѣчь идетъ не о сосѣднихъ уѣздахъ.

Обращаясь къ разсмотрѣнію данныхъ объ измѣненіяхъ числа застрахованныхъ парусныхъ судовъ по различнымъ уѣздамъ, мы видимъ, что эти измѣненія, дѣйствительно, во многомъ отличны. Вотъ какъ, напр., измѣнились эти числа съ 1 янв. 1900 г. до 1 апр. 1910 г.

	Число судовъ на 1 янв. 1900 г.	На 1 апр. 1910 г.	Приростъ (+) или убыль (—) число	въ ‰
Архангельскій . . .	150	153	+ 3	+ 2.0
Онежскій	63	61	— 2	— 3.2
Кемскій	225	154	—71	—31.6
Александровскій . .	107	133	+26	+24.3
Мезенскій	31	30	— 1	— 3.2
Всего . .	576	531	—45	— 7.8

Такимъ образомъ, при общемъ довольно значительномъ сокращеніи числа судовъ, есть и уѣзды съ сильно возрастающимъ числомъ судовъ и съ сильно падающимъ, и, наконецъ, уѣзды, гдѣ измѣненія—сокращеніе или увеличеніе,—незначительны. Если бы мы обратились къ болѣе детальному сравненію поуѣздныхъ измѣненій, то увидѣли бы, что характеръ измѣненій въ различныхъ уѣздахъ еще болѣе отличенъ, но пока для насъ достаточно и этихъ данныхъ.

Изъ нихъ видно, что наибольшее количество парусныхъ судовъ и въ началѣ и въ концѣ десятилѣтія было въ Кемскомъ и Архангельскомъ у.у.; только къ концу десятилѣтія съ ними по числу судовъ начинаетъ конкурировать Александровскій у., но, какъ то увидимъ въ свое время, строеніе паруснаго флота этого уѣзда, его предназначеніе совершенно отличны отъ таковыхъ Архангельскаго и Кемскаго уѣздовъ, въ то время какъ у послѣднихъ при всемъ различіи направленій измѣненій, много общаго.

Знакомясь съ экономической жизнью Поморья въ широкомъ смыслѣ этого послѣдняго слова, мы узнаемъ, что эти два послѣднихъ уѣзда на протяженіи десятилѣтій являются ея центрами. Изъ остальныхъ приморскихъ уѣздовъ Онежскій, занимая промежуточное мѣсто географически, такую же промежуточную картину представляетъ и въ отношеніи хозяйственной жизни, тяготѣя частью къ Архангельскому, частью къ Кемскому у. Совершенно ничтожна пока роль Мезенскаго уѣзда. Что же касается до Александровскаго у., съ его огромными рыбными

богатствами, то онъ, благодаря ряду обстоятельствъ, до самаго послѣдняго момента служитъ скорѣе объектомъ, чѣмъ субъектомъ развитія. На его хмурые, каменистые берега наѣзжали весной и лѣтомъ промышленники—кемляне, онежане, архангелогородцы, даже вологжане, раскидывали сѣти, ставили снасти, работали, гибли отъ бурь, гуляли при удачныхъ уловахъ, жили въ грязныхъ, дымныхъ и холодныхъ избенкахъ на вѣчно грязной зловонной почвѣ становищъ, а къ осени, съ холодными вѣтрами, уходили назадъ, по роднымъ деревнямъ, оставивъ становища безлюдными, пустыми,—какъ бы невольными символами безлюдной пустынности всего края. Суровый климатъ, каменистая почва мѣшали развитію здѣсь хозяйствъ со слабо развитымъ обмѣномъ; слабая связь съ внѣшнимъ міромъ, трудности сообщенія не позволяли развиться хозяйствамъ, работавшимъ на широкій рынокъ. Къ началу новаго столѣтія въ жизни и этого края повѣяло новымъ и большой (24.3%) приростъ въ этомъ уѣздѣ числа застрахованныхъ парусныхъ судовъ служитъ лишь однимъ изъ многихъ показателей оживленія края. Прокладываемая нынѣ желѣзная дорога, которая свяжетъ Мурманскій берегъ непосредственно съ внутренними рынками Россіи, открываетъ предъ нимъ широкія, пока еще трудно учитываемыя перспективы. Но это въ будущемъ. Наша же рѣчь пока идетъ объ его прошломъ.

IV.

Изъ тѣхъ двухъ уѣздовъ, которые стояли въ центрѣ торгово-промышленной жизни Поморья, въ прошломъ Кемскій игралъ большую роль. Объясняется это главнымъ образомъ условіями сообщеній.

Въ товарномъ обмѣнѣ этого края и въ настоящее время рыбные продукты играютъ значительную роль. Въ прошломъ, при болѣе слабомъ развитіи парового транспорта, удешевившаго перевозку и тѣмъ самымъ приблизившаго архангельскій лѣсъ къ рынкамъ торговыхъ центровъ Англіи и Германіи, роль рыбныхъ продуктовъ была относительно еще большая, а вмѣстѣ съ тѣмъ и большимъ было вліяніе всѣхъ факторовъ, дѣйствовавшихъ на развитіе рыбныхъ промысловъ, на судьбы флота вообще и въ особенности флота паруснаго, какъ болѣе тѣсно связаннаго съ кореннымъ населеніемъ. Изъ промысловъ наибольшее значеніе имѣли мурманскіе.

Условія же существованія этихъ рыбныхъ промысловъ еще въ относительно очень недавнее время были таковы, что ими неизбѣжно должны были завладѣть жители западнаго побережья Бѣлаго моря. Они жили по сухому пути гораздо ближе къ Мурманскому берегу, чѣмъ жители восточнаго побережья Бѣлаго моря, а такъ какъ желаніе наиболѣе полно использовать рыбныя богатства Мурмана естественно вело къ тому, что всѣ стремились наравнѣ съ лѣтнимъ промысломъ участвовать также и въ богатомъ весеннемъ, попадать къ которому моремъ было невозможно изъ-за льдовъ, то конкуренція на Мурманѣ жителей восточнаго побережья Бѣлаго моря съ жителями западнаго и южнаго была почти невозможна.

Это преимущество жителямъ западнаго побережья давалось не даромъ. Въ февральскіе и мартовскіе холода и вьюги съ собакой и сундучкомъ съ провизіей на легкихъ санкахъ то небольшими группами, то даже въ одиночку брели поморы изъ Кемскаго и Онежскаго уѣздовъ на Мурманъ пустынными безлюдными мѣстами черезъ Кольскій полуостровъ. Они теряли много времени, мерзли, порой гибли во время бурановъ... Но время тогда цѣнилось не дорого, а рискъ былъ

такъ обыченъ въ жизни помора. Главное же достигалось: они добирались до Мурмана вовремя и едва только океанъ очищался отъ прибрежныхъ льдовъ, какъ они уже могли выѣзжать на промыселъ на своихъ неладно скроенныхъ и некрѣпко „сшитыхъ“ судахъ.

Но захватывая въ свои руки значительную долю промысла, жители западнаго побережья неизбѣжно должны были захватить въ свои руки и торговлю, и торговыя сношенія, т. е. въ первую очередь парусный флотъ. Это обусловливалось тогдашней организаціей рыбнаго промысла. Слабое развитіе сообщеній заставляло въ то время организатора промысла,—хозяина покрута“,—на Мурманѣ выступать также и въ качествѣ болѣе или менѣе крупнаго транспортера рыбы на болѣе или менѣе отдаленные рынки, и въ качествѣ торговца, продающаго и задающаго товары своимъ рабочимъ-найщикамъ. При тѣхъ хозяйственныхъ отношеніяхъ, которыя господствовали въ Мурманскомъ промыслѣ почти до конца прошлаго вѣка, отдѣленію капитала предпринимательскаго отъ торговаго не было мѣста.

Такъ преимущества въ области промысла создавали преимущества и въ области судовладѣнія, предназначеннаго для грузооборота.

И дѣйствительно, если мы обратимся къ даннымъ о роли различныхъ уѣздовъ въ общегубернскомъ судовладѣніи, то увидимъ, что еще въ началѣ второй половины прошлаго вѣка здѣсь безраздѣльно господствовало западное побережье Бѣлаго моря въ лицѣ Кемскаго уѣзда. Не даромъ его и зовутъ—„колыбелью Бѣломорскаго паруснаго флота“.

С. В. Максимовъ, посѣтившій Поморье въ концѣ 50-хъ г.г. прошлаго вѣка, въ слѣдующихъ выраженіяхъ говоритъ объ этой роли Кемскаго уѣзда въ общемъ развитіи Бѣломорскаго судоходства и судостроенія. „Кемь,—говоритъ онъ,—по всей справедливости почитается центромъ промышленной дѣятельности всего Поморскаго края. Капиталисты этого города строятъ лучшія и въ большемъ, противъ другихъ, количествѣ морскія суда, отправляя ихъ и на дальніе промыслы на Мурманскій берегъ за морскимъ звѣремъ, и на Новую Землю, и на Колгуевъ: они же первые ѣздили и на дальній Шпицбергенъ; они же ведутъ дѣятельную, съ годами усиливающуюся, торговлю съ Норвегіей“ *). И не только размахомъ своей дѣятельности выдается Кемь временъ С. В. Максимова. Какъ подчеркиваетъ этотъ авторъ, она выдѣляется и качествомъ постройки судовъ: „кемскія суда лучше постройкою, красивѣе выглядятъ своею внѣшностью, чѣмъ всѣ другія суда, принадлежащія другимъ деревнямъ и нерѣдко выстроенныя доморощенными деревенскими мастерами, не подужемскими корелами. Кемское судно узнается въ морѣ издали, угадывается поморами безошибочно; иной сказываетъ даже при этомъ имя хозяина, а нерѣдко и имя мастера“. **)

Въ нашемъ распоряженіи нѣтъ сейчасъ цифровыхъ данныхъ о соотношеніи числа грузовыхъ парусныхъ судовъ въ различныхъ уѣздахъ Архангельской губ. во времена, къ которымъ относятся эти замѣчанія С. В. Максимова. Наиболѣе старыя изъ имѣющихся у насъ подъ руками данныхъ относятся къ 1870 г. Но и эти данныя достаточно убѣдительно подкрѣпляютъ приведенныя замѣчанія С. В. Максимова. Въ этомъ году число грузовыхъ парусныхъ судовъ (шкуны, ладьи, кач-

---

*) „Годъ на сѣверѣ“, ч. 2-ая. Собр. соч. изд. „Просвѣщенія“: изд. III, т. IX стр. 75–76.

**) Тамъ же, стр. 131–132. „Подужемскіе карелы“—карелы изъ с. Подужемья, въ 17 вер. отъ г. Кеми вверхъ по р. Кемь; въ былые годы они славились, какъ искусные строители судовъ.

мары, клипера, шлюпы. раньшины, корабли, яхты) было равно въ Кемскомъ у.—414, Архангельскомъ—90, Онежскомъ—72, Мезенскомъ—41; иными словами, число грузовыхъ судовъ Кемскаго уѣзда въ этому году равно 67.1% всего числа таковыхъ судовъ губерніи *).

Этихъ данныхъ достаточно, чтобы показать, какую доминирующую роль игралъ Кемскій уѣздъ въ началѣ второй половины прошлаго вѣка въ общей торговлѣ. промышленности и судовладѣніи всего Поморья. Но это преобладаніе Кемскаго уѣзда продержалось не долго. Его господству уже подходилъ конецъ. Развитіе экономической жизни края, развитіе путей и средствъ сообщенія подрывало ту основу, на которой слагалось процвѣтаніе торговли и судовладѣнія Кемскаго уѣзда.

V.

Какъ мы видѣли, процвѣтаніе его было основано на существованіи, на господствѣ системы покрута и „задачъ“ на мурманскихъ промыслахъ. Конецъ его процвѣтанію могъ быть положенъ концомъ, экономическимъ крахомъ этой системы. А этотъ крахъ не замедлилъ обнаружиться.

Въ наши задачи сейчасъ не входитъ подробный анализъ причинъ и условій этого разложенія. Поэтому мы ограничимся лишь схематическимъ изложеніемъ.

Необходимыми посылками господства той системы организаціи рыбнаго промысла на Мурманѣ, которая обусловила процвѣтаніе Кемскаго уѣзда, было, съ одной стороны, слабое развитіе конкуренціи какъ въ области промысла, такъ и въ области скупки рыбы, и, съ другой, отсутствіе для мѣстнаго населенія иныхъ, кромѣ мурманскаго промысла, болѣе или менѣе значительныхъ заработковъ, которые сдѣлали бы невыгодной ту растрату времени, которая вызывалась путешествіями на Мурманъ по образу пѣшаго хожденія. Въ конечномъ же итогѣ эти посылки сводились на слабое развитіе сношеній, на слабую роль обмѣна въ жизни хозяйствъ.

Развитіе парового транспорта, облегчивъ сношенія съ торговыми центрами Западной Европы и удешевивъ перевозку грузовъ, сдѣлало возможнымъ (потому, что сдѣлало выгоднымъ) вывозъ громоздкихъ и относительно дешевыхъ продуктовъ. Замѣтнѣе всего это сказалось на вывозѣ лѣсныхъ матеріаловъ, а это, въ свою очередь, дало сильнѣйшій толчекъ развитію лѣсопильныхъ заводовъ. Число и размѣры послѣднихъ возрастаютъ съ колоссальной быстротой: за 1893—1911 г.г. число заводовъ увеличивается на 85% число занятыхъ на нихъ рабочихъ—на 663.7%. Вмѣстѣ съ тѣмъ создаются новыя отрасли заработковъ, отвлекающія къ себѣ все возрастающую часть населенія. И не только тотъ фактъ, что для многихъ, благодаря существованію лѣсопильныхъ заводовъ, дѣлается невыгоднымъ хожденіе на мурманскіе промыслы, дѣйствуетъ разлагающе на старую систему организаціи послѣднихъ; быть можетъ гораздо болѣе важно то усиленіе обмѣна на мѣстахъ, которое создается подъ вліяніемъ спеціализаціи значительнаго числа лицъ на работѣ на лѣсопильныхъ заводахъ.

*) Данныя Арх. Губ. Стат. К-та. См. статью г. Г. Минейко въ „Справочной и памятной книжкѣ Архангельской губерніи на 1875 г.“, стр. 155. Надо оговориться, что тогдашній Кемскій уѣз. охватывалъ и нынѣшній Александровскій уѣз.; однако при слабомъ развитіи въ этомъ послѣднемъ и теперь грузовыхъ судовъ, это обстоятельство для насъ теперь не имѣетъ существеннаго значенія.

Съ другой стороны то же развитіе сношеній дѣлаетъ Мурманскій берегъ болѣе доступнымъ для конкуренціи и въ области промысла, и въ области скупки рыбы.

Вешній промыселъ падаетъ,—объ этомъ твердятъ всѣ писавшіе о мурманскихъ промыслахъ. На лѣтнемъ же жители западной части Поморья не пользуются тѣми преимуществами, которыя были указаны выше для вешняго промысла. Здѣсь съ ними могутъ конкурировать и жители другихъ частей губерніи и даже другихъ губерній. Въ гораздо болѣе выгодныхъ условіяхъ, чѣмъ жители всѣхъ другихъ частей губерніи, на Мурманѣ теперь оказываются лица, осѣвшія на его берегахъ на постоянное жительство. Мы уже указали выше, что въ прошломъ такому осѣданію препятствовали климатическія и природныя условія, съ одной стороны, и трудность сообщеній, съ другой. Первыя не позволяли создаваться натуральнымъ или полунатуральнымъ хозяйствамъ, удовлетворяющимъ всѣ или большую часть своихъ потребностей внутри самихъ себя; вторая не позволяла развиться хозяйствамъ, основаннымъ на широко развитомъ обмѣнѣ. Развитіе сообщеній устранило или, вѣрнѣе, устраняетъ это послѣднее препятствіе; оно дѣлаетъ возможнымъ созданіе на Мурманѣ хозяйствъ, благополучіе и само существованіе которыхъ покоится на развитіи транспорта. Но существованіе такихъ хозяйствъ предполагаетъ болѣе или менѣе развитую конкуренцію въ дѣлѣ скупки рыбы на мѣстѣ промысла. Таковая дѣйствительно наблюдается. Монополіи коренныхъ скупщиковъ рыбы, являющихся въ то же время и хозяевами промысловъ и торговцами-задатчиками, на Мурманѣ и въ области скупки рыбы, и въ области торговли вообще приходитъ конецъ. Сюда начинаютъ заглядывать и представители крупныхъ столичныхъ фирмъ, и мелкіе прасолы—„бочечники", какъ презрительно окрестили ихъ кемскіе старожилы за то, что они скупленную рыбу отправляютъ не на собственныхъ судахъ (куда ее грузятъ прямо въ трюмъ, безъ укладки въ бочки), а на пароходахъ, въ бочкахъ. Эти новыя пришельцы экономически вооружены гораздо сильнѣе „коренныхъ". Въ ихъ распоряженіи и услуги развитаго кредита, поддержка солидныхъ столичныхъ фирмъ, порой даже банковъ; они же и болѣе тѣсно связаны съ рынками потребленія, лучше знаютъ ихъ требованія, нужды; благодаря пароходному сообщенію, обращеніе ихъ капиталовъ совершается быстрѣе, что, даже при обладаніи меньшимъ оборотнымъ капиталомъ, чѣмъ у скупщика стараго типа, дѣлаетъ ихъ болѣе способными къ расширенію въ нужное время дѣла и во всякомъ случаѣ ведетъ къ повышенію процента прибыли.

При этихъ условіяхъ нѣтъ ничего удивительнаго, что скупщики стараго типа теряютъ свои позиціи одна за другой. Кто не можетъ приспособиться къ новымъ требованіямъ жизни, того оттѣсняютъ съ авансцены экономическаго развитія. И какъ ни велико „великолѣпное презрѣніе" выросшихъ въ старыхъ традиціяхъ и хранящихъ ихъ скупщиковъ изъ Кемскаго уѣзда къ новымъ „бочечникамъ", а все же имъ, владѣльцамъ десятковъ собственныхъ парусныхъ судовъ, приходится пасовать передъ пришельцами.

Такъ на мѣсто стараго объединенія торговаго и промыслового капитала наростаетъ болѣе современное разъединеніе ихъ.

Во избѣжаніе недоразумѣнія мы должны сдѣлать сейчасъ нѣкоторую оговорку. Указываемыя нами теперь явленія—нарожденіе промысловыхъ хозяйствъ на самомъ Мурманскомъ берегу, съ одной стороны,

и болѣе современное развитіе дѣла скупки рыбы, съ другой—факты безспорно прогрессивные въ экономическомъ отношеніи, а между тѣмъ цифры говорятъ, что мурманскіе промыслы въ цѣломъ переживаютъ время не успѣховъ, а упадка; не только относительное число рыбы, ввозимой на внутреннія рынки, падаетъ по сравненію съ ввозомъ рыбы иностранной, но, судя по офиціальнымъ даннымъ, и самые размѣры добычи рыбы сокращаются. Но это противорѣчіе только кажущееся. Дѣло въ томъ, что въ силу ряда обстоятельствъ (и здѣсь одну изъ главныхъ ролей играетъ конкуренція норвежскихъ и англійскихъ рыбопромышленныхъ хозяйствъ, организованныхъ несравненно лучше съ точки зрѣнія и технической и экономической) вызванное внутреннимъ процессомъ разложеніе старой системы промысла идетъ быстрѣе, чѣмъ нарожденіе на его мѣсто новой, болѣе совершенной.

VI.

Какъ же отражаются эти перемѣны въ организаціи промысловъ на судьбахъ паруснаго флота?

Прежде всего они уничтожаютъ то исключительное положеніе, которое обусловливало экономическое господство Кемскаго поморья въ прошломъ. Теперь западное и восточное побережья Бѣлаго моря оказываются въ болѣе или менѣе равныхъ условіяхъ. Но это одно не вызвало бы той остроты кризиса въ судовладѣніи Кемскаго уѣзда, которая наблюдается тамъ за послѣднія десятилѣтія. Если бы кемскіе предприниматели только потеряли свои преимущества, они были бы еще въ силахъ оказывать экономическое сопротивленіе, бороться съ шансами на удачу.

Эти шансы у нихъ были отняты во многомъ случайнымъ обстоятельствомъ—проведеніемъ Сѣверной желѣзной дороги, связавшей съ внутренними рынками торговый центръ восточнаго Поморья—Архангельскъ. Случайнымъ мы называемъ, конечно, не самый фактъ проведенія желѣзной дороги, связывающей съ внутренними рынками такой важный для экономическаго развитія всей Россіи уголъ, какъ побережье Бѣлаго моря, а выборъ направленія этой дороги. Ибо очень спорно, является ли это направленіе наилучшимъ изъ возможныхъ, съ точки зрѣнія интересовъ развитія края. Вѣдь не даромъ эта дорога въ теченіе долгихъ лѣтъ была осуждена на прозябаніе въ разрядѣ узкоколейныхъ и не обильныхъ грузами дорогъ.

Но каковы бы ни были недостатки этой желѣзной дороги съ точки зрѣнія интересовъ развитія всего Поморья,—преимущества, которыя она доставила въ области торговли Архангельскому уѣзду, по сравненію съ другими уѣздами губерніи, безспорны.

Она дѣлала невыгоднымъ транспортъ рыбы моремъ прямо съ Мурмана въ Петроградъ,—по крайней мѣрѣ, старый типъ транспортировки на парусныхъ судахъ (а насъ теперь интересуетъ только эта сторона вопроса); она убивала всѣ иные пути доставки на внутреннія рынки Россіи изъ Поморья и изъ Россіи на рынки Поморья. Она вела къ сосредоточенію всего грузооборота на восточной части Поморья, на придвинскомъ районѣ, въ Архангельскѣ.

И результаты не замедлили сказаться.

Чѣмъ дальше, тѣмъ сильнѣе возрастаетъ грузооборотъ портовъ придвинской части губерніи по сравненію съ портами Кемскаго уѣзда.

Сравнивая цифры *) грузооборота за первое десятилѣтіе XX вѣка, мы видимъ, что въ заграничной торговлѣ вывозъ портовъ Кемскаго у., составлявшій (по вѣсу) въ 1900 г. 12.1% вывоза всѣхъ портовъ губерніи, понизился въ 1910 г. до 9.5%, ввозъ съ 1.9% въ 1900 г. понизился до 1.2% въ 1910 г. Еще болѣе замѣтно паденіе роли Кемскаго у. въ каботажной торговлѣ, гдѣ, какъ извѣстно, парусный флотъ отстаиваетъ свои послѣднія позиціи; здѣсь мы видимъ, что ввозъ портовъ Кемскаго у. понизился съ 79.4% въ 1900 г. до 45.4% въ 1910, вывозъ—съ 36.1% до 28.7%.

Все это данныя объ *относительномъ* пониженіи размѣровъ торговли Кемскаго у.; но едва ли не еще болѣе характернымъ и интереснымъ для насъ является то обстоятельство, что временами наблюдается не только относительное, но и абсолютное сокращеніе грузооборота портовъ Кемскаго у. Такъ, ввозъ этихъ портовъ изъ-за границы понизился съ 52.440 пуд. въ 1900 г. до 47.686 пуд. въ 1910 г., т. е. на 9.1%; въ каботажной же торговлѣ пониженіе еще болѣе сильно: ввозъ изъ портовъ Бѣлаго моря понизился съ 3.363.076 пуд. до 2.189.975 пуд., т. е. на *34.9%*, вывозъ въ порты Бѣлаго моря сократился съ 1.559.961 пуд. до 1.106.969 пуд., т. е. на *29.0%*.

Только въ одной области грузооборота наблюдается улучшеніе дѣлъ—вывозъ за границу за десятилѣтіе возросъ съ 4.045.309 пуд. до 6.937.128 пуд., т. е. на 71.5%. Но этотъ ростъ прежде всего значительно ниже роста соотвѣтствующихъ цифръ грузооборота портовъ губерніи въ цѣломъ (+115.5%), а тѣмъ болѣе Архангельскаго порта (+119.5%), а затѣмъ, судя по нѣкоторымъ косвеннымъ даннымъ **), этотъ ростъ долженъ быть чуть ли не цѣликомъ отнесенъ на ростъ вывоза лѣса и лѣсныхъ матеріаловъ, вывозимыхъ за границу почти исключительно на пароходахъ.

Совершенно иную картину представляютъ измѣненія грузооборота Архангельскаго порта.

Только вывозъ изъ Архангельска въ различные порты Бѣлаго моря испыталъ за разсматриваемое десятилѣтіе нѣкоторое пониженіе,—его размѣры сократились съ 2.720.591 пуд. въ 1900 г. до 2.587.840 пуд. въ 1910 г., т. е. меньше, чѣмъ на $^1/_{20}$ (4.9%). Всѣ остальныя отрасли грузооборота Архангельска возросли: ввозъ изъ портовъ Бѣлаго моря поднялся съ 422.102 пуд. до 977.754 пуд., т. е. на 131.6%; ввозъ изъ заграницы съ 2.681.265 пуд. до 3.743.986 пуд., т. е. на 39.20%; вывозъ заграницу—съ 24.790.097 пуд. до 54.417.093 пуд., т. е. на 119.5%.

---

*) Данныя о торговлѣ заимствованы нами для 1900 г. изъ „Отчета Арханг. Губерн. Статист. К-та“ за соотвѣтств. годъ; для 1910 г.—изъ соотвѣтств. „Обзора Арханг. губ.“. Оговоримся, что въ числѣ портовъ, о грузооборотѣ которыхъ имѣются свѣдѣнія, нѣтъ портовъ Александр. у.; что, далѣе, въ 1910 г. введены цифры отсутствовавшаго ранѣе грузооборота портовъ Печорскаго у. Однако все это, какъ видно изъ приводимыхъ дальше абсолютныхъ цифръ, не вліяетъ на правильность выводовъ.

**) А именно: сумма производства лѣсопильныхъ заводовъ Кемскаго у. (поуѣздныхъ данныхъ о вывозѣ лѣса у насъ подъ рукой не имѣется) возросла за это десятилѣтіе съ 1.886.777 руб. до 3.230.374 руб., т. е. на 71.2%. Совпаденіе почти полное процентовъ прироста вывоза и прироста суммы производства лѣсоп. заводовъ (71.5 и 71.2), конечно, случайно, ибо ростъ стоимости произведенныхъ продуктовъ вмѣщаетъ въ себя, помимо измѣненій количества этихъ продуктовъ, также и измѣненія ихъ стоимости. Но если мы отмѣтимъ, что стоимость вывозимыхъ заграницу лѣсныхъ матеріаловъ за эти годы по отношенію къ единицѣ вѣса *понизилась* (на 39.0%), то намъ станетъ понятно, какая огромная доля прироста вывоза заграницу приходится на долю экспорта лѣса (подробнѣе объ экспортѣ лѣса см. нашу статью въ „Изв. А. О. И. Р. С.“ 1913 г. №№ 16—18).

Въ нѣкоторыхъ областяхъ этотъ ростъ обгонялъ и средній ростъ грузооборота всѣхъ портовъ губерніи. Въ результатѣ порою наблюдается и относительное увеличеніе доли Архангельскаго порта въ общегубернскомъ грузооборотѣ. Такъ, ввозъ въ Архангельскъ изъ различныхъ портовъ Бѣлаго моря поднялся съ 9.96% грузооборота всѣхъ портовъ губерніи до 20.28%, вывозъ заграницу—съ 73.7% до 75.1%.

Такимъ образомъ, развитіе путей и средствъ сообщенія не только отрывало роль скупщика рыбы отъ роли организатора рыбныхъ промысловъ, не только разрушало тотъ укладъ этихъ послѣднихъ, который создалъ и обусловилъ преобладаніе кемскаго судовладѣнія, но и совершало перенесеніе центра тяжести торговой жизни Поморья въ широкомъ смыслѣ этого слова съ западной, ближней къ Мурману, его части на восточную, придвинскую, связанную желѣзною дорогою со внутреннею Россіей. Кемское Поморье оказывалось въ сторонѣ отъ большой дороги торговыхъ сношеній, въ своего рода захолустьѣ.

Естественно, что и въ развитіи паруснаго флота этихъ двухъ частей губерніи наблюдается весьма существенное различіе: въ то время, какъ въ Кемскомъ у. оно совершается на фонѣ общаго упадка торговли и грузооборота, въ Архангельскѣ, наоборотъ, оно идетъ на фонѣ развитія и все новыхъ и новыхъ успѣховъ. Это обстоятельство предопредѣлило и паденіе числа парусныхъ судовъ въ Кемскомъ уѣздѣ, и ихъ ростъ въ Архангельскомъ.

Начало этого процесса относится ко времени, выходящему за тѣ хронологическія рамки, которыя мы поставили для настоящей статьи. Къ началу XX вѣка мы застаемъ этотъ процессъ уже въ полномъ расцвѣтѣ. О томъ подавляющемъ преобладаніи числа грузовыхъ парусныхъ судовъ у владѣльцевъ Кемскаго у. по сравненію съ владѣльцами Архангельскаго у., которое мы видѣли выше для 1870 г., уже нѣтъ и рѣчи. По даннымъ отчетовъ о-ва взаимнаго обязательнаго страхованія парусныхъ судовъ населенія Архангельской губ., которыми мы и будемъ въ дальнѣйшемъ пользоваться, какъ основнымъ матеріаломъ для нашихъ очерковъ, число грузовыхъ парусныхъ судовъ населенія Кемскаго у. на 1 января 1900 г. было равно 189 противъ 139 таковыхъ судовъ населенія Архангельскаго уѣз. Преобладаніе еще остается за Кемскимъ уѣз., но разница въ числѣ судовъ равна только 50, въ то время, какъ тремя десятилѣтіями раньше она была равна 324.

Въ теченіе 1900—1910 г.г. этотъ процессъ продолжался и настолько быстро, что къ концу этого періода соотношеніе было уже совершенно иное, а именно, 149 грузовымъ паруснымъ судамъ населенія Архангельскаго уѣзда противостояло только 137 таковыхъ судовъ населенія Кемскаго уѣзда. Кемскій уѣздъ уступилъ пальму первенства по числу парусныхъ судовъ Архангельскому.

Измѣненія, которыя произошли въ теченіе этого десятилѣтія въ составѣ паруснаго флота Кемскаго у. нами прослѣжены въ „Русск. Судоход." за 1912 г. (№№ 4—6: къ вопросу о судьбахъ паруснаго флота). Въ настоящей же статьѣ мы попытаемся прослѣдить эти измѣненія и выяснить ихъ причины для паруснаго флота Архангельскаго у.

VII.

Общее число парусныхъ судовъ,—и грузовыхъ, и промысловыхъ,—принадлежащихъ населенію Архангельскаго уѣзда (включая и г. Архангельскъ), за разсматриваемое десятилѣтіе измѣнилось весьма слабо: на 1 янв. 1900 г. оно было равно 150, на 1 апр. 1910 г.—153, т. е.

общій по уѣзду приростъ всѣхъ парусныхъ судовъ оказался равенъ 2.0% *) Гораздо болѣе сильно было измѣненіе общей стоимости этихъ судовъ (по оцѣнкѣ упомянутаго о-ва взаимнаго страхованія): на 1 янв. 1900 г. она была равна 277.556 рублямъ, а къ 1 апр. 1910 г.—уже 507.652 руб., т. е. вложенные въ парусный флотъ въ Архангельскомъ уѣздѣ капиталы возросли на 230.096 руб. или, по сравненію съ 1900 г., на 82.9% Для сравненія упомянемъ, что въ Кемскомъ у. за тотъ же періодъ общее число парусныхъ судовъ сократилось на 31.6%, а общіе размѣры вложенныхъ въ нихъ капиталовъ—увеличились на 64.096 руб., что составляетъ по отношенію къ стоимости всѣхъ парусныхъ судовъ, принадлежавшихъ населенію Кемскаго у., къ 1 янв. 1900 г. 16.6%. Такимъ образомъ, не говоря уже объ измѣненіяхъ числа судовъ, ихъ общая стоимость, беря для сравненія проценты прироста ея, возрастаетъ въ Архангельскомъ уѣздѣ въ 6 разъ быстрѣе, чѣмъ въ Кемскомъ.

Внутри Архангельскаго уѣзда эти суда по числу и общей стоимости слѣдующимъ образомъ распредѣлялись между отдѣльными пунктами (по администр. дѣленію):

Таблица № 1.

	Число судовъ.		Ихъ общая стоим. въ р.	
	1900 г.	1910 г.	1900 г.	1910 г.
Архангельскъ	21	27	35.259	107.854
Патракѣевская вол. . . .	78	83	179.573	291.028
Сюземская вол.	3	6	7.961	19.140
Золотицкая вол.	31	31	50.912	87.167
Посадъ Ненокса	11	5	2.401	1.774
Унскій посадъ	1	—	430	—
Яренгская вол.	5	1	1.020	689
Всего . . .	150	153	277.556	507.652

Переведя эти цифры въ проценты, мы получимъ слѣдующія данныя объ относительномъ значеніи различныхъ пунктовъ въ общемъ судовладѣніи Архангельскаго уѣзда:

	Число судовъ.		Ихъ стоимость	
	1900 г.	1910 г.	1900 г.	1910 г.
Архангельскъ	14.0	17.6	12.7	21.3
Патракѣевская вол. . . .	52.0	54.2	64.7	57.3
Сюземская вол.	2.0	3.9	2.9	3.8
Золотицкая вол.	20.7	20.3	18.2	17.2
Посадъ Ненокса	7.3	3.3	0.9	0.3
Унскій посадъ	0.7	—	0.2	—
Яренгская вол.	3.3	0.7	0.4	0.1
Всего . . .	100.0	100.0	100.0	100.0

*) Въ данной статьѣ, равно какъ и въ статьѣ о „Судовладѣніи Кемскаго уѣзда“, мы оперируемъ преимущественно не со сводками отчетовъ о-ва взаим. страх.- недостаточно полными, а съ данными „Списковъ“ застрахованныхъ судовъ, даваемыми порою въ приложеніяхъ къ этимъ отчетамъ, разрабатывая эти данныя сообразно задачамъ статей.

Центромъ паруснаго флота Архангельскаго уѣз. является Патракѣевская вол.; она даетъ больше половины всего числа парусныхъ судовъ уѣзда: стоимости этихъ судовъ въ началѣ десятилѣтія составляла немного меньше $^2/_3$ стоимость всего паруснаго флота уѣзда; къ концу десятилѣтія, несмотря на довольно значительный абсолютный ростъ этой цифры, ея относительные размѣры понизились, но все же и теперь эта волость дала 57.3% стоимости всѣхъ парусныхъ судовъ уѣзда. Слѣдомъ за Патракѣевской волостью по числу судовъ идетъ Золотицкая, давшая $^1/_5$ всѣхъ судовъ, уѣзда, какъ въ началѣ, такъ и въ концѣ десятилѣтія; эта-же волость занимаетъ въ началѣ десятилѣтія второе мѣсто по общей стоимости судовъ, но къ концу десятилѣтія это мѣсто отнимаетъ у нея Архангельскъ, стоявшій въ этомъ отношеніи раньше (а также въ началѣ и концѣ десятилѣтія по числу судовъ) на третьемъ мѣстѣ. Какъ видно изъ цифръ, этотъ послѣдній находится въ періодѣ оживленнаго развитія, причемъ это развитіе сказывается, главнымъ образомъ не въ ростѣ числа судовъ, а въ ростѣ ихъ общей стоимости; въ то время какъ первое поднимается съ 14.0% до 17.6%, вторая съ 12.7% поднимается къ концу десятилѣтія уже до 21.3%.

Въ остальныхъ волостяхъ и посадахъ уѣзда число судовъ и ихъ общая стоимость относительно очень не велики, поэтому мы на нихъ небудемъ останавливаться.

Но для насъ интересно не только значеніе отдѣльныхъ населенныхъ пунктовъ въ общемъ судовладѣніи уѣзда и не только направленія измѣненій, происходившихъ въ размѣрахъ паруснаго флота этихъ пунктовъ. Едва-ли не болѣе интересно для насъ знать, съ какой быстротой совершались эти измѣненія. Это мы увидимъ, высчитавъ проценты прироста или убыли (+или −) за десятилѣтіе числа судовъ и ихъ общей стоимости по даннымъ таблицы № 1. Тогда мы получимъ:

	Измѣненія числа судовъ.	Измѣненія ихъ общей стоимости.
Архангельскъ	+ 28.6	+205.9
Патракѣевская вол. .	+ 6.4	+ 62.1
Суземская вол. . .	+100.0	+140.0
Золотицкая вол. . . .	—	+ 71.2
Посадъ Ненокса . .	— 54.5	— 26.1
Унскій посадъ . . .	—100.0	—100.0
Яренгская вол. . . .	— 80.0	— 32.5
Весь уѣздъ . .	+ 2.0	+ 82.5

Число судовъ возрастаетъ въ Архангельскѣ и Патракѣевской и Сюземской волостяхъ, причемъ наиболѣе быстро идетъ ростъ въ Сюземской вол., гдѣ, правда, абсолютно, число судовъ весьма не велико (3 въ 1900 г. и 6 въ 1910 г.); всего медленнѣе увеличеніе числа судовъ идетъ въ Патракѣевской вол., гдѣ сосредоточено больше половины парусныхъ судовъ уѣзда. Въ Золотицкой вол. число судовъ остается неизмѣннымъ; въ Яренгской же вол. и посадахъ Унскомъ и Ненокскѣ число судовъ, и безъ того незначительное, въ началѣ десятилѣтія падаетъ, а въ Унскомъ посадѣ на 1 апр. 1910 года даже не числится ни одного судна; процентъ уменьшенія равенъ для Яренгской вол. 80.0, а для Неноксы 54.5

Общая стоимость всѣхъ судовъ увеличивается не только въ тѣхъ 3 пунктахъ, гдѣ растетъ число судовъ, но также и въ Золотицкой вол.

Наиболѣе быстро идетъ ростъ общей стоимости судовъ въ Архангельскѣ, гдѣ общая сумма капиталовъ, вложенныхъ въ парусныя суда, за десятилѣтіе возрастаетъ свыше, чѣмъ въ три раза; на второмъ по быстротѣ роста общей стоимости судовъ мѣстѣ стоитъ Сюземская вол., давшая увеличеніе почти въ $2^1/_2$ раза; дальше идетъ Золотицкая съ 71.2% прироста и Патракѣевская съ 62.1% прироста волости. Во всѣхъ этихъ случаяхъ темпъ роста общей стоимости судовъ гораздо быстрѣе роста числа судовъ. Уменьшеніе общей стоимости (если не считать Унскаго посада) дала Яренгская вол. (—32.5%) и посадъ Ненокса (—26.10%), но въ обоихъ этихъ случаяхъ уменьшеніе стоимости идетъ медленнѣе уменьшенія числа судовъ.

Сопоставленіе измѣненій числа судовъ и ихъ общей стоимости говоритъ, что за разсматриваемое десятилѣтіе по всѣмъ населеннымъ пунктамъ уѣзда должно было наблюдаться увеличеніе средней стоимости судна. Такъ оно есть и на самомъ дѣлѣ, но размѣры этого увеличенія въ различныхъ пунктахъ различны. Это мы увидимъ по слѣдующей таблицѣ, гдѣ приведены цифры средней стоимости судна въ различныхъ пунктахъ уѣзда:

	1900 г.	1910 г.	Приростъ въ %%.
Архангельскъ . . .	1679	3995	+137.9
Патракѣевская вол.	2302	3506	+ 52.3
Сюземская вол. . .	2654	3190	+ 20.2
Золотицкая „ . .	1642	2812	+ 71.2
Яренгская вол. . .	264	689	+237.8
Посадъ Ненокса . .	218	391	+ 79.3
Весь уѣздъ	1850	3318	+ 79.4

Чтобы понять эти измѣненія, намъ нужно сдѣлать нѣкоторое отступленіе.

Въ числѣ парусныхъ судовъ Архангельскаго уѣзда были, какъ и въ числѣ судовъ прочихъ уѣздовъ губерніи, суда не только различныхъ типовъ, но и различныхъ назначеній,—т. е. промысловыя и грузовыя по главному дѣленію. Число этихъ различныхъ судовъ и, что главное, измѣненія этихъ чиселъ были различны. Это мы увидимъ, проглядѣвъ слѣд. таблицу, говорящую объ измѣненіяхъ числа судовъ за десятилѣтія по типамъ:

Таблица № 2.

	1900 г.	1910 г.	Приростъ или убыль въ %%.		1900 г.	1910 г.	Приростъ или убыль въ %%.
Шкуны	32	17	— 46.9	шлюпы	1	4	+300.0
гафель-шкуны . . .	3	23	+666.7	гафели	4	1	— 75.0
шкуны-баркъ . . .	1	1	—	тендера	—	4	—
шкуны бригъ . . .	2	2	—	кутера	—	8	—
яхты	70	75	+ 7.2	грузовые карбасы .	2	—	—100.0
клипера	15	3	— 80.0	промыслов. боты . .	—	1	—
гальяши	4	7	+ 75.0	шняки	2	1	— 50.0
галіоты	5	4	— 20.0	мореходные карбасы	9	2	— 77.8

Изъ этихъ типовъ судовъ къ промысловымъ относятся промысловые боты, шняки и часть карбасовъ *); всѣ остальные типы судовъ по своему назначенію грузовые.

Измѣненія числа судовъ по этимъ двумъ основнымъ группамъ,—грузовыхъ и промысловыхъ,—различны по своему характеру. Это мы увидимъ по слѣд. сопоставленію:

	1900 г.	1910 г.	Измѣненія въ $^0/_{00}$.
грузовыхъ судовъ .	139	149	+ 7.2
промысловыхъ судовъ	11	4	—63.6

Такимъ образомъ незначительный общій приростъ числа всѣхъ судовъ, принадлежащихъ населенію уѣзда, прикрываетъ два различныхъ направленія измѣненій, ростъ числа судовъ грузовыхъ и быстрое уменьшеніе числа судовъ промысловыхъ. Въ виду этого коренного различія, въ дальнѣйшемъ мы будемъ разсматривать особо измѣненія въ составѣ судовъ промысловыхъ и судовъ грузовыхъ. Но нѣкоторое отношеніе это различіе направленій измѣненій имѣетъ и для интересующаго насъ теперь вопроса,—о причинахъ измѣненій въ числѣ судовъ и ихъ стоимости по различнымъ населеннымъ пунктамъ. Въ этихъ послѣднихъ далеко не всюду соотношеніе числа судовъ грузовыхъ и промысловыхъ было одинаково, а это не могло не оказывать вліянія на направленіе измѣненія числа судовъ по пунктамъ. Поэтому посмотримъ, каково было въ каждомъ населенномъ пунктѣ уѣзда соотношеніе числа судовъ грузовыхъ и промысловыхъ, и каковы были измѣненія ихъ въ отдѣльности:

	Суда грузовыя.			Суда промысловыя		
	1900 г.	1910 г.	Измѣнен. въ $^0/_{00}$.	1900 г.	1910 г.	Измѣнен. въ $^0/_{00}$
Архангельскъ . . .	21	26	+ 23.8	—	1	—
Патракѣевская вол.	78	82	+ 5.1	—	1	—
Сюземская „	3	6	+100.0	—	—	—
Золотицкая „	30	31	+ 3.3	1	—	—100.0
Посадъ Ненокса . .	6	3	— 50.0	5	2	— 60.0
Унскій посадъ . . .	—	—	—	1	—	—100.0
Яренгская вол. . .	1	1	—	4	—	—100.0

Сопоставляя эти данныя съ данными таблицы № 1, мы легко сможемъ убѣдиться, что не только огромная половина убыли числа судовъ по отдѣльнымъ пунктамъ объясняется убылью судовъ промысловыхъ, но и что вообще уменьшеніе числа судовъ наблюдается только въ тѣхъ волостяхъ, гдѣ относительно велико число судовъ промысловыхъ и гдѣ, кромѣ того, въ значительной степени въ силу этого преобладанія судовъ промысловыхъ, средняя стоимость судна стоитъ много ниже общей для уѣзда средней нормы. Въ пунктахъ же, гдѣ грузовыя суда преобладаютъ, наоборотъ, наблюдается ростъ числа судовъ.

Появленіе въ 1910 г. небольшого количества промысловыхъ судовъ въ тѣхъ пунктахъ, гдѣ ихъ раньше не имѣлось, не стоитъ въ противорѣчіи съ этимъ общимъ для уѣзда паденіемъ числа промысловыхъ судовъ. Дѣло въ томъ, что эти новыя суда, какъ мы увидимъ ни-

*) Мы отнесемъ къ промысловымъ всѣ карбасы, относительно которыхъ въ „Спискахъ" не оговорено, что они грузовые.

же, совершенно отличны отъ старыхъ промысловыхъ: въ то время, какъ въ 1900 г. средняя стоимость промысловаго судна для уѣзда была равна 213 руб., стоимость промысловаго судна, принадлежавшаго въ 1910 г. крестьянину Патракѣевской вол., была равна 592 руб., а судна, принадлежавшаго купцу изъ гор. Архангельска—даже 1660 руб.

Возвратимся теперь къ даннымъ объ измѣненіи средней стоимости судна по пунктамъ.

Пробѣгая эти данныя, мы сразу замѣтимъ, что два пункта,—посадъ Ненокса и Яренгская вол.,—стоятъ какъ бы особнякомъ отъ остальныхъ по размѣрамъ стоимости. Это какъ разъ тѣ пункты, гдѣ промысловыя суда играютъ значительную роль, такъ какъ средняя стоимость промысл. судна вообще значительно ниже таковой судна грузового, то это обстоятельство понижаетъ общую среднюю стоимость судна для пункта, а такъ какъ къ тому же въ этихъ пунктахъ и изъ грузовыхъ судовъ встрѣчаются лишь наиболѣе дешевыя, то и общая средняя стоимость судовъ здѣсь значительно ниже средней для уѣзда. Болѣе интересны для насъ измѣненія въ пунктахъ съ высокой средней стоимостью. Здѣсь мы можемъ замѣтить почти прямо обратное соотношеніе между средней стоимостью судна въ 1900 г. и быстротой ея увеличенія; Архангельскъ и Золотиц. вол., гдѣ суда въ 1900 г. были наиболѣе дешевыя, въ теченіе десятилѣтія испытали наиболѣе быстрый приростъ средн. стоимости, и наоборотъ, Сюземская вол., гдѣ въ 1900 г. средняя стоимость судна была наивысшей, дала наименьшій процентъ прироста. Въ общемъ, эти измѣненія отмѣчаютъ какъ бы стремленіе тѣхъ пунктовъ, которые въ началѣ десятилѣтія отставали въ своемъ развитіи (въ отношеніи современности судовъ), но которые способны къ развитію, догнать ушедшихъ впередъ сосѣдей. Характерно и то, что въ этихъ пунктахъ соотношеніе между крайними цифрами сред. стоимостей судна уменьшаются: въ 1900 г. оно было равно отношенію 100 къ 62, а въ 1910—100 къ 70.5

Въ общемъ итогѣ, о перемѣнахъ за десятилѣтіе въ различныхъ пунктахъ уѣзда можно сказать, что они вызывались усиленнымъ процессомъ капитализаціи въ области судовладѣнія. И тѣ пункты, которые не могли конкурировать въ этой области со своими сосѣдями, быстро оттѣснялись и падали.

VIII.

Изъ общаго числа 150 парусныхъ судовъ, находившихся на 1 января 1900 г. во владѣніи жителей Архангельскаго уѣзда, 139, т. е. 92.7%, были судами грузовыми. Къ 1 апрѣля 1910 г. этотъ процентъ еще увеличился: изъ 153 судовъ грузовыхъ было 149, т. е. 97.4%. Если въ Кемскомъ уѣздѣ, даже послѣ наблюдавшагося за 1900—1910 г.г. сильнаго (болѣе сильнаго, чѣмъ числа судовъ грузовыхъ) сокращенія числа промысловыхъ парусныхъ судовъ (больше, чѣмъ на половину,—на 52.8%), промысловыя суда составляли все же еще одну девятую (11.05% всего числа парусныхъ судовъ, то въ Архангельскомъ уѣздѣ, даже къ началу этого десятилѣтія, % числа судовъ грузовыхъ значительно ниже (а именно равенъ 7.3% всего числа судовъ уѣзда. Такимъ образомъ парусный флотъ, принадлежащій населенію Архангельскаго уѣзда, въ гораздо большей степени, чѣмъ таковой Кемскаго уѣзда, предназначенъ не для нуждъ промысла, а для транспорта, для перевозки грузовъ.

Однако изъ этихъ словъ о незначительности роли промысловыхъ судовъ въ парусномъ флотѣ уѣзда не слѣдуетъ дѣлать вывода о незначительности роли самихъ промысловъ (морскихъ рыбныхъ и звѣриныхъ) въ жизни населенія уѣзда. Послѣдніе въ приморскихъ частяхъ уѣзда играютъ весьма замѣтную роль, но характеръ этихъ промысловъ не создаетъ широкой потребности въ промысловыхъ судахъ настолько крупныхъ размѣровъ, чтобы войти въ кругъ подлежащихъ обязательному страхованію (таковому подлежатъ суда стоимостью свыше 100 р.). Застрахованныя же промысловыя суда почти всѣ предназначаются для промысла на Мурманскомъ берегу, и тамъ, какъ это подтверждаютъ и г. Книповичъ (въ своей книгѣ о „Положеніи морскихъ рыбныхъ и звѣриныхъ промысловъ Архангельской губ." С.П.Б. 1895 г.), и данныя произведеннаго на рубежѣ 900 гг. подъ руководствомъ г. Романова статистическаго обслѣдованія Мурмана (см. изданное „К-томъ для помощи поморамъ Русскаго Сѣвера"—„Статистическое изслѣдованіе Мурмана"), промышленники изъ числа жителей Архангельскаго уѣзда сколько нибудь замѣтной роли не играютъ.

Г. Книповичъ оперируетъ данными, собранными мѣстной полиціей. Какъ и всегда, эти данныя не отличаются ни полнотой, ни точностью; къ тому же они и не систематизированы. Такъ, напр., въ этихъ данныхъ (въ спискахъ судовъ и промышленниковъ по становищамъ) относительно довольно значительной части владѣльцевъ промысловыхъ судовъ, а тѣмъ болѣе, относительно постоянныхъ промышленниковъ отсутствуютъ интересующія теперь насъ свѣдѣнія объ ихъ постоянномъ мѣстожительствѣ. Но среди тѣхъ, о комъ эти свѣдѣнія имѣются, жители Архангельскаго уѣзда встрѣчаются весьма и весьма рѣдко; среди нихъ мы нашли всего только 7 хозяевъ (съ 8 пром. судами), помѣченныхъ принадлежащими къ населенію Арх. у. (а именно: 1 хозяинъ съ 2 карбасами въ стан. Мало-Оленьемъ, 1 хозяинъ съ 1 карбасомъ въ стан. Териберкѣ, 3 хозяина съ 2 карбасами и 1 шнякой въ стан. Гавриловѣ и 2 хоз. съ 2 пром. судами въ стан. Вост. Лицѣ *). Общій же выводъ г. Книповича о роли архангелогородцевъ и жителей Арх. у. достаточно опредѣленно сказался въ его мимоходомъ брошенномъ замѣчаніи о „весьма немногочисленныхъ промышленникахъ Арханг. у.". *)

Болѣе обстоятельныя и точныя данныя имѣются для 1899—1900 г.г., когда работы Статистической Экспедиціи К-та для помощи поморамъ подвели всесторонніе итоги положенію промысловъ. Правда, въ этихъ работахъ промышленники Арханг. у. особо выдѣлялись не всегда; ихъ чаще объединяли въ одну рубрику съ промышленниками Мезенскаго, Холмогор. у.у., а иногда и съ промышленниками другихъ, кромѣ Архангельской губерніи, но и самый фактъ такого невыдѣленія, и общія цифры промышленниковъ по этимъ рубрикамъ свидѣтельствуютъ о ничтожности числа промышленниковъ изъ населенія Архангельскаго у. Такъ, для вешняго промысла 1899 г. изслѣдованіе даетъ всего 1.4% промышленниковъ изъ „остальныхъ уѣздовъ Арханг. губ." (т. е. кромѣ играющихъ крупную роль въ составѣ промышленниковъ на Мурманѣ

*) См. указанную выше работу г. Книповича, стр.: 30, 32, 34 и 41.

**) Тамъ же, стр. 46, прим.

Александровскаго, Кемскаго и Онежскаго у.у. *); для весенняго промысла 1900 г. (данныя анологичны предыдущимъ **) соотвѣтствующая цифра еще ниже—она равна 0.7%. О составѣ промышленниковъ на лѣтнемъ промыслѣ въ „Трудахъ“ экспедиціи есть данныя только для 1899 г. На этотъ разъ промышленники Архангельскаго уѣзда выдѣлены особо; въ этомъ году на лѣтнемъ промыслѣ экспедиція зарегистрировала на Мурманѣ всего 40 промышленниковъ изъ населенія Архангельскаго уѣзда, что при общемъ числѣ 4070 пром. составитъ меньше 1% (точнѣе—0.98% ***).

Наконецъ, о томъ же свидѣтельствуютъ „Обзоры Арх. губ.“ и „Отчеты Арх. Губ. Стат. К-та“, почти никогда не выдѣляющіе особо промышленниковъ Арханг. у. въ Мурманскомъ промыслѣ; такое выдѣленіе намъ пришлось найти только для 1902 г. (въ „Отчетѣ Арх. Губ. Стат. К-та“ за соотвѣтств. годъ); въ этомъ году на Мурманѣ промышляло 9 жителей Арханг. у., что на 3.535 всѣхъ промышленниковъ даетъ 0.26%, на 2 судахъ (изъ 895, т. е. 0.22%), которые и добыли рыбы и рыбьяго жира на 750 руб. (изъ общей суммы добычи на 441 тыс. руб., что даетъ 0.17%).

Общее число промысловыхъ судовъ Арханг. у. настолько ничтожно, что дѣлать на основаніи измѣненій ихъ стоимости и т. д. какія-либо заключенія было бы рисковано. Поэтому мы ограничимся лишь приведеніемъ соотвѣтствующихъ данныхъ.

Съ измѣненіями числа промысловыхъ судовъ по различнымъ типамъ мы уже знакомы изъ таблицы № 2. Обратимся теперь къ ихъ стоимости—общей и средней.

Таблица № 3.

	Общая стоимость			Средняя стоимость		
	1900 г.	1910 г.	Прир. или убыль въ %	1900 г.	1910 г.	Прир. или убыль въ %
Промыслов. боты .	—	1660	—	—	1660	—
Шняки	430	592	+37.7	215	592	+175.3
Карбасы	1916	307	—84.0	213	154	— 27.7
Всего .	2346	2559	+ 9.1	213	627	+194.4

Сильное сокращеніе числа застрахованныхъ карбасовъ сопровождалось пониженіемъ ихъ средней стоимости свыше, чѣмъ на четверть. Съ другой стороны, средняя стоимость шнякъ увеличилась очень сильно, а такъ какъ, кромѣ того, въ числѣ промысловыхъ судовъ появилось такое усовершенствованное (по сравненію съ бывшими ранѣе типами) судно, какъ промысловый ботъ, то и общая средняя стоимость промысл. судна поднялась въ 1910 г. почти въ три раза, по сравненію съ тѣмъ, что было въ 1900 г. Въ результатѣ, несмотря на сильное сокращеніе числа промысл. судовъ, ихъ общая стоимость увеличилась, хотя и незначительно. Такъ какъ общій ростъ стоимости всѣхъ судовъ—и грузовыхъ, и промысловыхъ—значительно выше роста общей стоимости судовъ промысловыхъ, то процентъ, падающій на капиталы, вложенные

*) „Статистич. изслѣд. Мурмана“, т. I, ч. I, глава VII, стр. 2.
**) Тамъ же.
***) Тамъ же.

въ суда промысловыя, за десятилѣтіе понизился; въ 1900 г. стоимость всѣхъ промысловыхъ судовъ была равна 0.8% стоимости всѣхъ парусныхъ судовъ уѣзда, а въ 1910 г.—только 0.5%.

Заслуживаютъ быть отмѣченными также и измѣненія въ распредѣленіи судовъ по размѣрамъ ихъ стоимости.

Таблица № 4.

	Число судовъ.		Ихъ общая стоим. въ р.	
	1900 г.	1910 г.	1900 г.	1910 г.
Суда стоимостью до 150 р.	5	1	637	137
„ „ „ 300 „	4	1	959	170
„ „ „ 500 „	2	—	750	—
„ „ „ 750 „	—	1	—	592
„ „ „ 1000 „	—	—	—	—
„ „ „ 2000 „	—	1	—	1666

Въ 1900 г. нѣтъ ни одного судна, стоимость котораго была бы выше 500 руб.; почти половина (45.4%) судовъ по своей стоимости не превышала 150 руб. Въ 1910 г.—уже половина судовъ по стоимости выше 500 руб., эти послѣднія суда даютъ 88.0% общей стоимости всѣхъ промысловыхъ судовъ въ этомъ году.

IX.

Измѣненія средней стоимости судна могутъ вызываться,—если не говорить о происшедшемъ за интересующій насъ промежутокъ времени повышеніи цѣнъ на матеріалы и на рабочія руки—съ одной стороны, увеличеніемъ размѣровъ судовъ, а съ другой—увеличеніемъ качества постройки (вопроса о возрастѣ мы касаться здѣсь не будемъ). Учесть первое обстоятельство мы не имѣемъ возможности, такъ какъ данныя о тоннажѣ даются только для 1910 г., а въ свѣдѣніяхъ за 1900 г. отсутствуютъ. О томъ же, что улучшеніе качества постройки наблюдается, свидѣтельствуютъ данныя объ отнесеніи судовъ при оцѣнкѣ къ различнымъ разрядамъ. Прежде чѣмъ привести соотвѣтствующія данныя, напомнимъ, что по „Правиламъ классификаціи“ *) въ I-ый разрядъ включаются „суда, построенныя по правиламъ современнаго судостроенія, т. е. имѣющія достаточное и благонадежное желѣзное.... крѣпленіе, соотвѣтствующее размѣру судна число шпангоутовъ, наборъ и обшивку, исправное, соразмѣрное и вполнѣ комплектованное вооруженіе“; въ III-ій—„всѣ шитыя суда, вовсе не имѣющія желѣзнаго крѣпленія, или имѣющія таковое въ самомъ незначительномъ размѣрѣ“; ко II-му же разряду относятся всѣ суда, занимающія промежуточное между двумя крайними разрядами положеніе. Данныя отчетовъ о-ва взаимн. страхов. свидѣтельствуютъ, что за десятилѣтіе въ распредѣленіи судовъ различныхъ типовъ между указанными выше разрядами произошли слѣдующія измѣненія:

*) См. въ приложеніяхъ къ „Временному положенію о взаимномъ страхованіи“, стр. 35—36, § 1.

Таблица № 5.

	1900 г.			1910 г.		
	1	2	3	1	2	3
Промысл. боты	—	—	—	—	1	—
Шняки	—	—	2	—	1	—
Карбасы . . .	—	1	8	—	—	2
Всего . .	—	1	10	—	2	2

Изъ этой таблицы мы видимъ, что отмѣченное выше увеличеніе средней стоимости шняки обусловливается (хотя и не однимъ только этимъ) улучшеніемъ качества постройки, а уменьшеніе средней стоимости карбаса—дальнѣйшимъ ухудшеніемъ качества постройки. Въ общемъ для всѣхъ промысловыхъ судовъ итогѣ ко II разр. въ 1900 г. было отнесено 9.1% всѣхъ судовъ, а остальныя къ III разр.; въ 1910 г. суда распредѣлялись между этими двумя разрядами поровну.

Въ отношеніи тоннажа, какъ мы уже оговорились выше, мы не можемъ привести данныхъ объ измѣненіяхъ такового за десятилѣтіе; намъ приходится поэтому ограничиться только ознакомленіемъ съ имѣющимися данными о тоннажѣ судовъ въ 1910 г. Но, къ сожалѣнію, и это ознакомленіе не можетъ быть достаточно полнымъ, такъ какъ свѣдѣнія о тоннажѣ „Отчетами“ даются далеко не для всѣхъ судовъ: изъ 531 судна, состоявшихъ на страхѣ къ 1 апр. 1910 г. въ о-вѣ взаимн. страх. по всей губерніи, свѣдѣнія о тоннажѣ даны для 423 суд., т. е. для 79.7%, при чемъ для грузовыхъ этотъ процентъ немного поднимается (82.3%), для промысловыхъ падаетъ (71.3%). Этотъ процентъ измѣняется также и для различныхъ уѣздовъ, при чемъ можно отмѣтить, что для промысловыхъ судовъ онъ выше тамъ, гдѣ эти суда играютъ относительно большую роль въ составѣ паруснаго флота всего уѣзда, и ниже тамъ, гдѣ число таковыхъ судовъ незначительно; такъ, для Александровскаго у., гдѣ промысловыя суда составляютъ 73.0% всего числа застрахованныхъ парусныхъ судовъ, процентъ промысл. судовъ, о тоннажѣ которыхъ имѣются свѣдѣнія, равенъ 86.6%; въ Архангельскомъ же уѣздѣ, гдѣ пром. суда составляютъ едва 2.6%, этотъ процентъ понижается до 50.0. Иными словами, изъ 4 промысловыхъ судовъ населенія Архангельскаго уѣзда свѣдѣнія о тоннажѣ имѣются только для двухъ—для 1 карбаса и для 1 шняки.

Грузоподъемность шняки, оцѣненной въ 592 руб., равна 22.0 тоннамъ. Для шняки эта грузоподъемность необычайно велика,—настолько, что возникаетъ подозрѣніе, нѣтъ ли здѣсь какого либо недоразумѣнія или опечатки. Напомнимъ хотя бы, что Статистическая экспедиція Комитета для помощи поморамъ Русскаго Сѣвера опредѣлила для своего времени (1899 г.) среднюю грузоподъемность шняки въ 239 пуд., или, считая 1 тонну равной 62 пуд., 3.85 тонн *); далѣе, по даннымъ отчетовъ о-ва взаим. страх. для всѣхъ застрахованныхъ шнякъ губерніи, о тоннажѣ которыхъ имѣются свѣдѣнія, средняя грузоподъемность шняки равна—

*) См. „Статистич. изслѣд. Мурмана“, т. I, ч. I, гл. 1 г. стран. 4. Отмѣтимъ, что эти данныя не вполнѣ сравнимы съ данными „Отчетовъ“ о-ва взаимнаго страхованія, такъ какъ Статист. экспед. опредѣляетъ средніе для судовъ данныхъ типовъ всѣхъ размѣровъ, включая и самыя мелкія, а въ отчетахъ о-ва взаим. страх. фигурируютъ лишь тѣ суда, стоимость которыхъ выше 100 руб.

6.4 тон. Иными словами, тоннажъ шняки по опредѣленію Статист. экспед. въ 6, по даннымъ о-ва взаим. страх. для всей губерніи—въ $3^1/_2$ раза меньше, чѣмъ тоннажъ единственной зарегистрированной въ 1910 г. шняки въ Арханг. у. Однако, надо замѣтить, что эти большія размѣры тоннажа шняки вполнѣ отвѣчаютъ ея стоимости, какъ указано, равной 592 руб. По даннымъ же Статист. экспедиціи, средняя стоимость новой шняки опредѣлена въ 117.6 руб. *), т. е. въ 5 разъ меньше; по даннымъ отчетовъ о-ва взаимн. страхованія для всей губерніи, средняя стоимость шняки равна 174 руб., т. е. въ 3.4 раза меньше. Стоимость шняки Арханг. у. на 1 тонну ея грузоподъемн. равна 26.91 руб., т.-е. немного выше таковой стоимости для шнякъ всей губерніи по даннымъ о-ва взаимнаго страхованія (25.17 руб. на 1 тон. грузоподъемности), но ниже стоимости шняки по даннымъ Статист. экспедиціи (30.55 р.); послѣднее вполнѣ объясняется тѣмъ обстоятельствомъ, что Стат. экспед. говоритъ о новыхъ шнякахъ. шняка же Арханг. у. въ „Отчетахъ“ отнесена къ 3-му кл., т. е. она прослужила уже свыше 15 лѣтъ.

Изъ двухъ мореходныхъ карбасовъ, состоявшихъ на страхѣ къ 1 апр. 1900 г., свѣдѣнія о тоннажѣ имѣются для одного, оцѣненнаго въ 170 руб.; его грузоподъемность отмѣчена равной 15.0 тонн. Этотъ карбасъ также отличается своими размѣрами; не говоря уже о данныхъ Статист. экспед. **), опредѣлившей среднюю стоимость карбаса въ 45.7 р. при тоннажѣ въ 75 пуд., т. е. 1.21 тонну, данныя „Отчетовъ“ о-ва взаим. страхов. даютъ средній тоннажъ въ 10.97 тоннъ при стоимости въ 239 р. Что касается до стоимости на 1 тонну грузоподъемности, то она равна для этого карбаса—11.33 руб., для карбасовъ всей губерніи по даннымъ „Отчетовъ“—25.6 руб., а по даннымъ Статист. экспед.—37 руб. 77 коп.

X.

Если при ознакомленіи съ измѣненіями въ составѣ промысловыхъ судовъ Арханг. у. намъ все время приходится имѣть дѣло съ весьма небольшими цифрами, то совершенно иное мы имѣемъ при ознакомленіи съ аналогичными измѣненіями въ составѣ грузовыхъ судовъ. И по числу судовъ этого рода, и по ихъ общей стоимости этотъ уѣздъ уже въ 1900 г. стоялъ на второмъ мѣстѣ,—слѣдомъ за Кемскимъ уѣздомъ,—въ ряду остальныхъ уѣздовъ Арханг. губ.; въ 1910 же году онъ занимаетъ первое мѣсто, оттѣснивъ Кемскій у. на второе. По отношенію къ числу всѣхъ грузовыхъ судовъ всей губерніи, грузовыя суда Архангельскаго уѣзда въ 1900 г. составляютъ 29.6%, а въ 1910 г.—уже 37.9, въ то время какъ соотвѣтствующія цифры для Кемскаго у. понизились съ 40.2% до 34.9; стоимость всѣхъ грузовыхъ судовъ Архангельскаго у., составлявшая въ 1900 г. 32.6% стоимости грузовыхъ судовъ всей губерніи, къ 1 апрѣля 1910 г. поднялась до 43.8%, въ то время какъ для Кемскаго уѣзда соотвѣтствующія цифры понизились съ 37.6 до 32.9.

Но не только относительный ростъ наблюдается для грузовыхъ судовъ Архангельскаго уѣз.; еще болѣе достойно быть отмѣченнымъ, что этотъ уѣздъ—единственный во всей губерніи, гдѣ наблюдается и

*) Тамъ же, стр. 5.
**) Тамъ же, стр. 4—5.

абсолютное увеличеніе числа грузовыхъ судовъ. Это свидѣтельствуетъ, что роль паруснаго флота въ современныхъ торговыхъ сношеніяхъ въ краѣ еще не сыграна, что онъ можетъ даже возрастать - конечно, только по своимъ абсолютнымъ размѣрамъ, а отнюдь не въ отношеніи своего участія въ общемъ грузооборотѣ, ибо успѣхи парового флота несравнимо большіе, чѣмъ успѣхи флота паруснаго. Эти успѣхи паруснаго флота становятся возможными потому, что общее развитіе торговыхъ сношеній идетъ быстрѣе, чѣмъ развитіе флота парового. Въ частности же, увеличенію числа парусныхъ грузовыхъ судовъ способствовало наше законодательство, разрѣшавшее безпошлинный ввозъ рыбы изъ Норвегіи только на парусныхъ судахъ. Такъ какъ такой ввозъ шелъ въ большихъ размѣрахъ (по даннымъ официальныхъ „Обзоровъ Арханг. губ.“ въ Архангельскъ ввезено рыбы изъ Норвегіи въ 1900 г. 1.046.014 пуд., а въ 1910 г. 1.398.359 пуд.) и назначался для внутренняго рынка, пути къ которому лежатъ черезъ Архангельскъ, то это создавало въ техническомъ отношеніи большія выгоды для судовладѣльцевъ,—жителей Архангельскаго уѣз., по сравненію съ судовладѣльцами изъ другихъ уѣздовъ, способствуя захвату первыми этой отрасли торговыхъ сношеній. Уже въ 1902 г. по даннымъ Архангельскаго Губерн. Статист. К-та *) въ Норвегію ходило 105 судовъ Архангельскаго уѣз., 53—Кемскаго уѣз., 23 - Онежскаго уѣзда и 10—Мезенскаго уѣз., т. е. суда Архангельскаго уѣз. составляютъ 55% всѣхъ ходившихъ въ Норвегію судовъ, въ то время, какъ соотвѣтствующій процентъ судовъ Архангельскаго уѣз. ко всѣмъ судамъ губерніи даже въ 1910 г. ниже этой цифры. Къ тому же надлежитъ добавить, что въ этихъ данныхъ не отдѣлены суда грузовыя отъ промысловыхъ, ходившихъ въ Норвегію, конечно, съ совершенно другими цѣлями, чѣмъ грузовыя, а какъ мы уже говорили, процентъ промысловыхъ судовъ въ Архангельскомъ уѣз. ниже, чѣмъ почти въ остальныхъ уѣздахъ губерніи (исключеніе —Мезенскій уѣз., гдѣ % промысловыхъ судовъ еще ниже).

Какъ мы уже видѣли изъ таблицы № 2, въ Архангельскомъ уѣздѣ на протяженіи десятилѣтія встрѣчаются суда 13 типовъ (11—въ 1900 г. и 12—въ 1910 г.) изъ которыхъ 10 встрѣчаются и въ началѣ и въ концѣ этого періода. Изъ этихъ послѣднихъ 10 типовъ судовъ—въ 4-хъ за десятилѣтіе намѣчается уменьшеніе числа (шкуны, клипера, галіоты и гафели), въ другихъ 4 (гафель-шкуны, яхты, гальяши и шлюпы)—увеличеніе числа судовъ; число судовъ 2-хъ рѣдко встрѣчающихся типовъ осталось неизмѣннымъ—это шкуна-баркъ и шкуны-бригъ, предназначенныхъ обычно для дальняго плаванія (именно суда этихъ типовъ чаще всего ходили въ Петроградъ съ грузомъ Мурманской рыбы). Затѣмъ надлежитъ отмѣтить появленіе быстроходныхъ кутеровъ и тендеровъ.

Измѣненіе числа грузовыхъ судовъ различныхъ типовъ было настолько значительно, что на протяженіи десятилѣтія произошли существенныя перемѣны въ процентномъ распредѣленіи всѣхъ грузовыхъ судовъ между различными типами. Эти измѣненія будутъ видны изъ слѣд. таблицы, являющейся переводомъ въ % данныхъ таблицы № 2.

---

*) См. отчетъ К-та за соотвѣтст. годъ; не введены цифры о судахъ Александровскаго у., относительно котораго въ „отчетѣ“ отмѣчено лишь, что „ходили всѣ елы, листеръ-боты и шлюпы“, т. е. главнымъ образомъ суда промысловыя.

	1900 г.	1910 г.		1900 г.	1910 г.
шкуны	21.3	11.1	галіоты	3.3	2.6
гафель-шкуны . .	2.0	15.0	шлюпы	0.7	2.6
шкуны-барк. . . .	0.7	0.7	гафели	2.7	0.7
шкуны-бриг. . .	1.3	1.3	кутера	—	5.2
яхты	46.7	49.0	тендера	—	2.6
клипера	10.0	2.0	грузов. карбасы .	1.3	—
гальяши	2.7	4.6	Всего грузов. .	92.7	97.4

Нѣсколько возросшій процентъ яхтъ еще болѣе приблизилъ ихъ къ половинѣ всего числа судовъ уѣзда; если же дать одни только грузовыя суда, то яхты въ 1910 г. уже составляли больше половины. Во всякомъ случаѣ, и въ 1900 и въ 1910 г.г. яхты являются наибольшей по числу судовъ группой въ уѣздѣ. На второмъ мѣстѣ, слѣдомъ за яхтами, въ 1900 г. стояли шкуны, давшія 21.3% всѣхъ судовъ, но за десятилѣтіе ихъ число,—а слѣд. и процентъ ихъ,— понизился почти вдвое, а такъ какъ число гафель-шкунъ возросло почти въ 8 разъ, при чемъ процентъ ихъ поднялся съ 2.0 въ 1900 г. до 15.0 въ 1910 г., то второе мѣсто въ 1910 г. оказалось занятымъ гафель-шкунами; шкуны же заняли третье мѣсто. Клипера, занимавшіе въ 1900 г. третье мѣсто, въ 1910 г. занимаютъ уже 9-ое. Слѣдомъ за шкунами въ 1910 г. идутъ кутера, затѣмъ гальяши, дальше шлюпы, галіоты и тендера.

Весьма существенныя измѣненія произошли за 10-тилѣтіе также и въ отношеніи общей и средней стоимости судовъ различныхъ типовъ. Общая стоимость всѣхъ судовъ различныхъ типовъ въ 1900 и 1910 г.г. была слѣдующая:

Таблица № 6.

	1900 г.		1910 г.		Прибыль (+) или убыл (—)	
	Руб.	Въ %%.	Руб.	Въ %%.	Руб.	Въ %%.
Шкуны. . .	84.904	30,6	70.929	14,0	— 13.975	— 16,5
Гафель-шкуны .	8.609	3,1	117.826	23,2	+ 109.211	+ 1.268,6
Шкуны-баркъ .	6.100	2,2	8.236	1,6	+ 2.136	+ 35,0
Шкуны-бригъ .	12.570	4,5	16.448	3,2	+ 3.878	+ 30,9
Яхты. . . .	133.397	48,1	195.010	38.4	+ 61.613	+ 46.2
Клипера . . .	8.034	2,9	1.349	0,3	— 6.685	— 83,2
Гальяши. . . .	8.714	3,1	21.332	4,2	+ 12.618	+ 144.8
Галіоты . . .	6.248	2,3	7.694	1,5	+ 1.446	+ 23.1
Шлюпы . . .	1.159	0,4	4.608	0.9	+ 3.449	+ 297,6
Гафели. . . .	5.060	1,8	1.101	0,2	— 3.959	— 78,2
Тендера . . .	—	—	16.585	3,3	+ 16.585	—
Кутера	—	—	43.981	8,7	+ 43.981	—
Грузов. карбасы	415	0,1	—	—	— 415	—
Всего грузовыхъ	275.210	99,2	505.093	99,5	+ 229.883	+ 83,5

Изъ судовъ первыхъ 10 типовъ, встрѣчающихся и въ началѣ, и въ концѣ десятилѣтія, уменьшеніе числа судовъ, какъ мы видѣли выше, наблюдается для 4 типовъ,—шкунъ, клиперовъ, гафелей и галіотовъ, —но

только для 3 первыхъ изъ нихъ уменьшеніе числа судовъ вызвало и уменьшеніе общей стоимости, при чемъ у клиперовъ и гафелей уменьшеніе общей стоимости идетъ быстрѣе, хотя и не на много, уменьшенія числа судовъ, а у шкунъ уменьшеніе стоимости совершается почти въ 3 раза медленнѣе уменьшенія числа судовъ. У галіотовъ же, несмотря на уменьшеніе числа судовъ этого типа, наблюдается повышеніе общей стоимости почти на цѣлую четверть. Для остальныхъ типовъ судовъ,— число которыхъ или оставалось неизмѣннымъ (шкуны-барки и шкуны бриги), или увеличивалось (гафель-шкуны, яхты, гальяши и шкуны), — наблюдается увеличеніе общей стоимости, при чемъ для гафель-шкунъ, шлюповъ и гальяшей это увеличеніе идетъ быстрѣе общаго увеличенія стоимости всѣхъ грузовыхъ судовъ уѣзда; особенно быстро идетъ увеличеніе общей стоимости у гафель-шкунъ: стоимость всѣхъ судовъ этого типа въ 1910 г.была почти въ 14 разъ больше ихъ стоимости въ 1900 г.

Подъ вліяніемъ этихъ измѣненій значительно перестраивалось распредѣленіе общаго капитала, вложеннаго во всѣ грузовыя суда Арханг. уѣзда, между различными типами судовъ, о чемъ мы можемъ судить по приведеннымъ въ столбцахъ 2 и 4 таблицы даннымъ.

На первомъ мѣстѣ какъ въ 1900, такъ и въ 1910 г. стоятъ яхты, давшія. какъ мы уже видѣли выше, почти половину всего количества судовъ и въ 1900, и въ 1910 г.; но относительные размѣры вложеннаго въ эти суда капитала значительно падаютъ: въ то время, какъ въ 1900 г. они были равны 48.1%,—въ 1910 г. они равны уже только 38.1%. Второе мѣсто въ 1900 г. занимали шкуны, давшія 30.6% стоимости всѣхъ судовъ Арханг. у., но въ 1910 г. ихъ процентъ понизился до 14.0 и отошелъ на третье мѣсто; второе же занято гафель-шкунами, колоссальный ростъ числа и общей стоимости которыхъ мы уже отмѣчали выше. Относительные размѣры ихъ общей стоимости въ 1910 г. были равны 23.2%, въ то время какъ въ 1900 г.—только 3.1%.

Капиталы, вложенные въ суда отдѣльныхъ типовъ, относительно невелики; если не считать появившихся въ теченіе десятилѣтія кутеровъ, занявшихъ въ 1910 г. четвертое мѣсто и давшихъ 8.7% общей стоимости всѣхъ судовъ уѣзда, то ни для одного типа судовъ процентъ не достигаетъ даже 5.

XI.

Выше мы отмѣчали, что измѣненіе общей стоимости не всегда идетъ въ полномъ согласіи съ измѣненіями числа судовъ. Это вызывается измѣненіями средней стоимости судовъ различныхъ типовъ,—измѣненіями, представляющими значительный интересъ. Вотъ соотвѣтствующія данныя:

Таблица № 7.

Средняя стоимость судовъ различныхъ типовъ.

	1900 г.	1910 г.	приростъ или убыль въ рубл.	въ %%
шкуны	2653	4172	+1519	+57.3
гафель-шкуны	2870	5123	+2253	+78.5
шкуны-барк.	6100	8236	+2136	+35.0
шкуны-бриг.	6285	8224	+1939	+30.9
яхты	1906	2600	+ 694	+36.4
клипера	535	450	— 85	—15.9

	1900 г.	1910 г.	приростъ или убыль въ рубл.	въ %%
гальяши	2179	3048	+ 869	+39.9
галіоты	1250	1924	+ 674	+53.9
шлюпы	1159	1152	— 7	— 0.6
гафели	1265	1101	— 164	—13.0
тендера	—	4146	—	—
кутера	—	5498	—	—
грузов. карб.	208	—	—	—
Средняя для всѣхъ грузовыхъ	1980	3389	+1409	+71.2

Уменьшеніе средней стоимости наблюдается для судовъ двухъ типовъ—клиперовъ и гафелей; сюда же надо отнести шлюпы, давшіе незначительное—на 1/2 %—уменьшеніе средней стоимости. Ростъ средней стоимости наблюдается для судовъ слѣдующихъ типовъ (располагаемъ ихъ въ порядкѣ уменьшенія процента прироста), гафель-шкуны, шкуны, галіоты, гальяши, яхты, шкуны-барки и шкуны-бриги Сильнѣе всего возрастаетъ средняя стоимость гафель-шкунъ,—она увеличивается почти на четыре пятыхъ. Въ общемъ по уѣзду для всѣхъ типовъ грузовыхъ судовъ средняя стоимость судна возрастаетъ почти на 3/4 (71.2%).

Весьма любопытную картину мы будемъ наблюдать, если къ тому же процессу,—повышенію стоимости судовъ,—подойдемъ съ другой стороны, не съ точки зрѣнія измѣненій средней стоимости судовъ различныхъ типовъ, а съ точки зрѣнія вытѣсненія судами болѣе дорогими судовъ болѣе дешевыхъ (безотносительно типа постройки). Если мы распредѣлимъ всѣ грузовыя суда на группы въ зависимости отъ ихъ стоимости, то увидимъ, что число судовъ въ различныхъ группахъ измѣнялось слѣд. образомъ:

Таблица № 8.

	1900 г.	1910 г.	Измѣненія за 10 л. Число	въ %%
Суда стоимостью до 300 руб.	8	2	— 6	— 75.0
„ „ отъ 301 „ 1000 „	31	10	—21	— 67.7
„ „ „ 1001 „ 2000 „	46	37	— 9	— 19.6
„ „ „ 2001 „ 3000 „	29	25	— 4	— 13.8
„ „ „ 3001 „ 4000 „	13	28	+15	+115.3
„ „ „ 4001 „ 5000 „	6	18	+12	+200.0
„ „ „ 5001 „10000 „	6	28	+22	+366.7
„ „ свыше 10000 „	—	1	+ 1	
Всего	139	149	+10	+ 7.2

Процессъ захвата паруснаго флота капиталомъ идетъ чрезвычайно быстро. Мелкія дешевыя суда, требовавшія относительно небольшихъ капиталовъ, пріобрѣтеніе (или постройка) которыхъ доступно относительно большему кругу лицъ, быстро вытѣсняются болѣе дорогими судами, доступными уже значительно болѣе ограниченному кругу лицъ, располагающихъ большими капиталами. Число судовъ, оцѣненныхъ не свыше, чѣмъ въ 3.000 руб., за десятилѣтіе *сокращается* и притомъ *тѣмъ быстрѣе, чѣмъ меньше ихъ стоимость*: число судовъ, стоившихъ до 300 руб., сократилось на 75%, до 1000 руб.—на 67.7%, до 2000 р.--на 19.6%, до 3000 руб.—на 13.8%. Зато число судовъ, оцѣненныхъ свыше или въ 3.000 руб., *увеличивается* и притомъ *тѣмъ быстрѣе, чѣмъ выше ихъ стоимость*: число судовъ, стоимостью до 4000 руб., увеличилось

немного больше, чѣмъ вдвое, число же судовъ, стоившихъ свыше, чѣмъ по 5.000 руб., увеличилось почти въ пять разъ.

Бросается въ глаза эта стройность, законченная выдержанность измѣненій. Болѣе равномѣрныхъ измѣненій, болѣе строго согласованной таблицы даже нарочно не выдумать.

Въ результатѣ въ составѣ паруснаго флота уѣзда, если брать группировку въ зависимости отъ стоимости судовъ, вполнѣ опредѣленно намѣчается перенесеніе центра тяжести съ группы судовъ съ относительно меньшей стоимостью на группы со стоимостью большей. Этотъ процессъ будетъ для насъ особенно ясенъ, если мы данныя предыдущей таблицы переведемъ въ проценты (ко всему числу грузов. судовъ для даннаго года), тогда мы получимъ:

		1900 г.	1910 г.
Судовъ,	стоимостью до 300 „	5.8	1.3
„	„ отъ 301 до 1000 „	22.3	6.7
„	„ „ 1001 „ 2000 „	33.1	24.8
„	„ „ 2001 „ 3000 „	20.9	16.8
„	„ „ 3001 „ 4000 „	9.3	18.8
„	„ „ 4001 „ 5000 „	4.3	12.1
„	„ „ 5001 „ 10000 „	4.3	18.8
„	„ свыше 10000 „	—	0.7
	Всего	100.0	100.0

Въ то время, какъ въ 1900 г. суда наиболѣе дешевыя,—стоимостью до 1000 руб.,—давали свыше четверти (28 $1^0/_0$), а всѣ суда стоимостью меньше 3.000 руб.,—больше $^4/_5$ (82. $1^0/_0$) всѣхъ грузов. судовъ уѣзда,—въ 1910 г. на долю первыхъ приходится едва $8.0^0/_0$, а на долю всѣхъ судовъ, стоимостью до 3.000 руб. каждое,—меньше половины ($49.6^0/_0$) всѣхъ грузов. судовъ. За то процентъ числа судовъ со стоимостью отъ 3001 р. до 5000 руб. повышается за десятилѣтіе съ 13.6 до 30.9, а процентъ судовъ со стоимостью свыше 5000 руб.—съ 4.3 до 19.5.

Другую сторону этого процесса мы прослѣдимъ, если будемъ (при той-же самой группировкѣ) брать измѣненія не числа судовъ, а ихъ общей стоимости. Тогда мы увидимъ, что капиталы, вложенные въ грузовыя суда, слѣд. образомъ распредѣлялись между группами судовъ различной стоимости:

Таблица № 9.

	Общая сумма въ р.		Тоже въ $^0/_{00}$.	
	1900 г.	1910 г.	1900 г.	1910 г.
Суда, стоимостью до 300 руб.	1.725	557	0.6	0.1
„ „ отъ 301 до 1000 р.	20.014	7.079	7.3	1.4
„ „ „ 1001 „ 2000 „	70.143	59.121	25.5	11.6
„ „ „ 2001 „ 3000 „	70.290	62.908	25.5	12.5
„ „ „ 3001 „ 4000 „	43.337	95.784	15.7	19.0
„ „ „ 4001 „ 5000 „	28.049	81.079	10.2	16.1
„ „ „ 5001 „ 10000 „	41.652	187.961	15.2	37.2
„ „ свыше 10.000 „	—	10.604	—	2.1
Всего . . .	275.210	505.093	100.0	100.0

Къ 1910 г. почти $^{3}/_{4}$ всѣхъ капиталовъ, вложенныхъ въ грузовыя парусныя суда уѣзда, были помѣщены въ суда съ относительно высокой стоимостью,—свыше 3.000 руб., въ томъ числѣ почти $^{2}/_{5}$ были помѣщены въ суда наивысшей стоимости—свыше 5000 руб. Въ 1900-же году въ эти послѣднія было помѣщено немного больше $^{1}/_{7}$ капиталовъ и только во всѣ суда, стоимостью свыше 3,000 р., 41.1%.

XII.

Чтобы понять причины измѣненій средней стоимости судовъ различныхъ типовъ, мы должны попытаться выяснить измѣненія за десятилѣтіе тѣхъ перемѣнъ, которыя вліяли на размѣръ стоимости судна. Таковыми перемѣнами были: 1) измѣненія стоимости матеріаловъ и рабочихъ рукъ, необходимыхъ для постройки судна; 2) измѣненія размѣровъ судна; 3) измѣненія качества постройки; 4) измѣненія, происшедшія за десятилѣтіе въ группировкѣ судовъ по числу лѣтъ, въ теченіе которыхъ они находятся въ плаваніи.

Роль перваго фактора въ высшей степени велика, но отъ учета его вліянія мы должны отказаться за отсутствіемъ необходимыхъ данныхъ. Да и въ учетѣ вліянія остальныхъ факторовъ мы связаны характеромъ имѣющихся въ „Отчетахъ о-ва взаимн. страх." данныхъ, далекихъ отъ желательной полноты и всесторонности.

Такъ мы лишены возможности выяснить измѣненія общаго и средняго тоннажа судовъ за десятилѣтіе путемъ прямого сопоставленія данныхъ, такъ какъ въ спискѣ судовъ на 1 янв. 1900 г., какъ мы уже указали выше, тоннажъ судовъ не указанъ; да и для 1910 г. свѣдѣнія о тоннажѣ имѣются далеко не для всѣхъ судовъ. Брать для сопоставленія данныя изъ другихъ источниковъ (таковыя могли бы дать, напр., издаваемыя М-вомъ Торговли и Промышл. „Списки судовъ торговаго флота") едва ли желательно, ибо тогда мы должны были бы учитывать возможное вліяніе,—размѣры котораго, къ тому же, очень трудно опредѣлить,-новаго фактора—различія метода полученія данныхъ, даже различія точности ихъ. Поэтому для рѣшенія вопроса о наличности и направленіи измѣненій тоннажа, какъ будетъ видно изъ дальнѣйшаго, намъ пришлось прибѣгать къ косвеннымъ сопоставленіямъ, что, конечно, далеко не то же самое, что и сопоставленія прямыя.

Наконецъ, и для учета вліянія остальныхъ двухъ факторовъ—качества постройки и возраста судовъ—мы располагаемъ данными, далеко не идеальными. Правда, они имѣются одинаково и для 1900 и для 1910 г. г., и притомъ имѣются для всѣхъ судовъ; но, выигрывая въ полнотѣ, они много теряютъ въ своей опредѣленности, страдая, если можно такъ выразиться, сильной расплывчатостью. Въ главѣ IX мы уже привели выдержки изъ „Правилъ классификаціи", которыми руководствуется общество взаимн. страхованія судовъ паруси. флота при отнесеніи во время оцѣнки судовъ къ различнымъ разрядамъ по качеству постройки; поэтому мы не будемъ повторять ихъ здѣсь, а ограничимся лишь указаніемъ, что при болѣе или менѣе точномъ опредѣленіи границъ крайнихъ группъ для средней (II-го разряда) эти „Правила" открываютъ почти безграничное поле для различныхъ варіацій: въ промежуткѣ между „судами, построенными по правиламъ современнаго судостроенія" и „шитыми судами" (каковыя относятся къ I и III разрядамъ) могутъ помѣститься—и, конечно, помѣщаются—суда, сильно отличающіяся другъ отъ друга по качеству и прочности постройки.

То же самое замѣчаніе о расплывчатости классификаціи примѣнимо и къ той части правилъ, которая говоритъ о распредѣленіи судовъ на различныя группы по числу лѣтъ, въ теченіе которыхъ суда находятся въ плаваніи. Здѣсь правила относятъ къ I классу всѣ суда, построенныя въ теченіе 6 послѣднихъ лѣтъ, ко II-му—суда, возрастъ которыхъ колеблется отъ 6 до 15 лѣтъ и къ III-му—всѣ суда, построенныя свыше, чѣмъ за 15 лѣтъ до отчетнаго года *). Быть можетъ, для нуждъ страхованія подобное дѣленіе и достаточно, но для статистики при разсмотрѣніи вопроса о возрастѣ парусныхъ судовъ періоды въ 9 и даже 6 лѣтъ слишкомъ крупны. За 9, напр., лѣтъ парусное судно настолько изнашивается, что ставить на 1 доску два равныя во всѣхъ отношеніяхъ при постройкѣ судна, но построенныя на разстояніи такого промежутка времени одинъ отъ другого, будетъ весьма рискованно.

Однако, при всѣхъ недостаткахъ и недочетахъ этихъ данныхъ, въ виду отсутствія другихъ, болѣе полныхъ и детальныхъ, приходится пользоваться ими.

XIII.

Изъ этихъ факторовъ, вліяющихъ на размѣры средней стоимости судна, мы прежде всего остановимся на данныхъ объ измѣненіяхъ качества постройки судовъ различныхъ типовъ. Соотвѣтствующія данныя сведены нами въ слѣд. таблицѣ:

Таблица № 10.

	1900 г.			1910 г.		
	1 разр.	2 разр.	3 разр.	1 разр.	2 разр.	3 разр.
Шкуны	—	30	2	—	17	—
Гафель-шкуны	—	3	—	—	23	—
Шкуны-баркъ	—	1	—	—	1	—
Шкуны-бригъ	—	2	—	—	2	—
Яхты	—	58	12	—	73	2
Клипера	—	7	8	—	1	2
Гальяши	—	4	—	—	7	—
Галіоты	—	1	4	—	4	—
Шлюпы	—	1	—	—	4	—
Гафели	—	3	1	—	1	—
Тендера	—	—		—	4	—
Кутера	—	—	—	—	8	—
Грузовые карбасы	—	—	2	—	—	—
Всего	—	110	29	—	145	4

Что прежде всего бросается въ глаза при бѣгломъ обзорѣ данныхъ этой таблицы,—такъ это полное отсутствіе судовъ I-го разряда. Увы! Во всемъ Архангельскомъ уѣздѣ, единственномъ изъ всѣхъ уѣздовъ губерніи, въ которомъ растетъ число грузовыхъ парусныхъ судовъ, гдѣ размѣры капитала, вложеннаго въ парусныя суда, возросли за 10 лѣтъ почти вдвое, нѣтъ ни одного судна, которое было бы построено „по правиламъ современнаго судостроенія". Не было таковыхъ въ началѣ десятилѣтія; не появилось ихъ и въ концѣ!

*) См. приложеніе къ „Временному положенію о взаимн. страх." § 2, стр. 36—37.

Но если парусный флотъ не сдѣлалъ успѣховъ въ смыслѣ достиженія, хотя бы частичнаго, того уровня, который опредѣляется требованіями современнаго судостроенія, то нельзя сказать, чтобы онъ вообще не сдѣлалъ никакихъ успѣховъ въ области улучшенія качества постройки. Таковыя имѣются. Число допотопныхъ судовъ,—„шитыхъ“,—за десятилѣтіе сократилось очень сильно,—съ 29 до 4, т. е. на 86.2%; ихъ процентное отношеніе ко всему числу судовъ каждаго даннаго года понизилось съ 20.9 до 2.7. Наблюдается также уменьшеніе количества типовъ судовъ, въ рядахъ которыхъ встрѣчаются шитыя суда: таковыхъ въ 1900 г. было 6, въ 1910 г.—только 2.

Огромная и все увеличивающаяся масса судовъ относится ко II разряду, о безграничной почти неопредѣленности котораго мы уже говорили.

Изъ отдѣльныхъ типовъ судовъ ухудшеніе по качеству постройки наблюдалось только среди клиперовъ; въ то время, какъ въ 1900 г. изъ нихъ 46.7% были отнесены ко II разр. и 53.3% къ III-му,—въ 1910 г. къ III-му разр. относится уже 66.7%, а ко второму только 33.3%. Для остальныхъ типовъ судовъ, среди представителей которыхъ были шитыя суда, наблюдается улучшеніе качества постройки; у шкунъ, галіотовъ и гафелей, суда, относимыя къ III разр., совершенно исчезаютъ; у яхтъ ихъ число сильно сокращается, благодаря чему процентъ ихъ (по отношенію ко всему числу судовъ даннаго типа въ данномъ году) падаетъ съ 17.2 до 2.7.

Такимъ образомъ, въ общемъ за десятилѣтіе наблюдается безспорное, хотя и медленное, улучшеніе качества судовъ, сказавшееся въ исчезаніи архаическихъ шитыхъ судовъ.

XIV.

Теперь познакомимся съ измѣненіями, происшедшими за 10 лѣтъ въ группировкѣ судовъ по числу лѣтъ плаванія; эти измѣненія мы прослѣдимъ также отдѣльно для различныхъ типовъ судовъ. Имѣющіяся въ этой области данныя сведены нами въ слѣд. таблицѣ:

Таблица № 11.

	1900 г.			1910 г.		
	1 кл.	2 кл.	3 кл.	1 кл.	2 кл.	3 кл.
Шкуны	10	6	16	3	11	3
Гафель-шкуны	2	1	—	15	8	—
Шкуны-баркъ	—	1	—	—	1	—
Шкуны-бригъ	1	1	—	1	1	—
Яхты	11	38	21	13	32	30
Клипера	2	4	9	—	1	2
Гальяши	1	2	1	1	5	1
Галіоты	—	1	4	—	2	2
Шлюпы	—	1	—	—	3	1
Гафели	—	—	4	—	—	1
Тендера	—	—	—	2	2	—
Кутера	—	—	—	5	3	—
Грузовые карбасы	—	1	1	—	—	—
Всего	27	56	56	40	69	40

Въ общемъ для всѣхъ грузовыхъ судовъ итогѣ наблюдается уменьшеніе числа наиболѣе старыхъ (свыше 15 лѣтъ) судовъ съ 56 до 40, т. е. на 28.6%; въ обѣихъ остальныхъ возрастныхъ группахъ число судовъ возрастаетъ,—во 2 классѣ (суда отъ 7 до 15 лѣтъ) медленнѣе—съ 56 до 69, т. е. на 23.2%, въ 1 классѣ (наиболѣе новыя суда, до 6 лѣтъ) значительно быстрѣе—съ 27 до 40, т. е. на 48.15%. Происходившія подъ вліяніемъ этихъ перемѣнъ измѣненія въ распредѣленіи всѣхъ грузовыхъ судовъ по различнымъ возрастнымъ группамъ можно выразить въ слѣд. таблицѣ, гдѣ итоговая графа таблицы № 11 дана въ переводѣ въ проценты (по отношенію къ числу судовъ даннаго года):

	1900 г.	1910 г.
До 6 лѣтъ	19.4	26.85
До 15 лѣтъ	40.3	46.3
Свыше 15 лѣтъ . .	40.3	26.85

Изъ отдѣльныхъ типовъ судовъ болѣе или менѣе существенныя измѣненія за десятилѣтіе при группировкѣ по классамъ наблюдаемъ у шкунъ, яхтъ, клиперовъ, гальяшей и галіотовъ.

Шкуны въ началѣ и концѣ десятилѣтія по различнымъ классамъ распредѣлялись слѣд. образомъ (въ процентахъ).

	1900 г.	1910 г.
До 6 лѣтъ	31.3	17.65
До 15 лѣтъ	18.7	64.7
Свыше 15 лѣтъ . .	50.0	17.65

Число судовъ этого типа, какъ мы знаемъ, вообще уменьшилось, но при распредѣленіи по классамъ мы видимъ, что это уменьшеніе коснулось только группъ наиболѣе новыхъ и наиболѣе старыхъ судовъ. Число же судовъ, отнесенныхъ къ среднему возрастному классу, возрастаетъ и абсолютно (на 83.3%) и—тѣмъ сильнѣе—относительно всего числа судовъ этого типа. Уменьшеніе числа судовъ наиболѣе старыхъ (—81.25%) идетъ быстрѣе, чѣмъ уменьшеніе числа судовъ наиболѣе новыхъ (—70.0%). Поэтому въ общемъ можно отмѣтить нѣкоторое пониженіе возраста судовъ этого типа, хотя, повторяемъ, дѣленіе на большія возрастныя группы оставляетъ внѣ учета возможныя перегруппировки внутри этихъ группъ. Зато сильное уменьшеніе,—значительно болѣе сильное, чѣмъ общее для числа судовъ даннаго типа,—числа судовъ новыхъ (до 6 лѣтъ) свидѣтельствуетъ о томъ, что этотъ типъ судовъ строится теперь со значительно меньшей охотой, чѣмъ раньше.

У яхтъ измѣненія въ группировкѣ по классамъ идутъ въ иномъ, почти прямо противоположномъ направленіи. Здѣсь растетъ число представителей крайнихъ классовъ,—наиболѣе старыхъ и новыхъ судовъ,—и уменьшается число судовъ, отнесенныхъ къ среднему классу. Но ростъ числа судовъ наиболѣе старыхъ (+42.9%) значительно быстрѣе и замѣтнѣе роста числа судовъ наиболѣе новыхъ (+18.2%), такъ что въ среднемъ возрастъ судовъ этого типа повышается. Въ процентахъ (ко всему числу судовъ этого типа) распредѣленіе яхтъ между различными возрастными группами было слѣдующее:

	1900 г.	1910 г.
До 6 лѣтъ	15.7	17.3
До 15 лѣтъ	54.3	42.7
Свыше 15 лѣтъ . .	30.0	40.0

Вполнѣ опредѣленно выразилось усиленіе группъ старыхъ судовъ у клиперовъ; къ 1900 году исчезли суда, отнесенныя къ 1 классу—до 6 лѣтъ. Процентное распредѣленіе судовъ этого типа по классамъ было таково:

	1900 г.	1910 г.
До 6 лѣтъ . . .	13.3	—
До 15 лѣтъ . .	26.7	33.3
Свыше 15 лѣтъ .	60.0	66.7

У гальяшей при неизмѣнномъ числѣ судовъ крайнихъ классовъ возрастаетъ число судовъ средняго класса; у галіотовъ, среди которыхъ и въ началѣ и въ концѣ десятилѣтія одинаково отсутствуютъ суда, относимыя къ 1 классу, наблюдается абсолютное и относительное сокращеніе числа судовъ наиболѣе старыхъ и ростъ числа судовъ, относимыхъ къ среднему классу.

Среди судовъ прочихъ типовъ сколько-нибудь замѣтныхъ перегруппировокъ по различнымъ возрастнымъ классамъ не наблюдалось.

Этими же данными мы можетъ воспользоваться для приблизительнаго опредѣленія измѣненій за десятилѣтіе въ судостроеніи. Для этого мы произведемъ сопоставленіе числа судовъ, отнесенныхъ къ 1 классу въ 1900 и 1910 г.г., т. е. построенныхъ въ теченіе послѣднихъ 6 лѣтъ передъ отчетнымъ годомъ. Путемъ этого сопоставленія мы увидимъ, суда какихъ типовъ наиболѣе охотно строились въ началѣ и концѣ десятилѣтія. Выразивъ для этого соотвѣтствующія данныя изъ таблицы № 11 въ процентахъ (къ общему числу судовъ этого класса для каждаго даннаго года), мы получимъ слѣдующую картину:

	1900 г.	1910 г.		1900 г.	1910 г.
Шкуны	37.0	7.5	Тендера	—	5.0
Гафель шкуны . .	7.4	37.5	Кутера	—	12.5
Шкуны-бригъ . .	3.7	2.5	Клипера . . .	7.4	—
Яхты	40.7	32.5	Всего . . .	100.0	100.0
Гальши	3.7	2.5			

Въ 1900 г. на первомъ мѣстѣ по числу новопостроенныхъ судовъ стоятъ яхты, за ними идутъ шкуны, затѣмъ клипера и гафель-шкуны и, наконецъ, шкуны-бригъ и гальяши. Въ 1910 г. на первомъ мѣстѣ по числу новопостроенныхъ судовъ стоятъ уже гафель-шкуны, оттѣснившія яхты на второе мѣсто: третье мѣсто заняли новопоявившіеся кутера; только на четвертомъ мѣстѣ стоятъ шкуны; за ними идутъ новые тендера, потомъ гальяши и шкуны-бриги. Клипера, въ 1900 г. конкурировавшіе по числу новопостроенныхъ судовъ съ гафель-шкунами, въ 1910 г. не дали ни одного новопостроеннаго судна.

XV.

На данныхъ о тоннажѣ, въ виду ихъ большей сложности, мы остановимся поподробнѣе. Прежде всего познакомимся со степенью полноты этихъ данныхъ.

Ко 2 апрѣля 1910 г., какъ намъ извѣстно, по Архангельскому уѣзду числилось застрахованныхъ 149 грузовыхъ парусныхъ судовъ, оцѣненныхъ въ 505.093 руб.; свѣдѣнія о тоннажѣ имѣются только для 131 судна, общей стоимостью въ 429.059 руб. Такимъ образомъ нужныя свѣдѣнія имѣются для 87.9% судовъ по ихъ числу и 84.9% по ихъ

общей стоимости. Для отдѣльныхъ типовъ судовъ этотъ процентъ сильно колеблется,—для однихъ свѣдѣнія имѣются о всѣхъ судахъ, для другихъ—о небольшой части; такъ, напр., для кутеровъ данныя есть только о трехъ судахъ изъ 8, т. е. 37.5%. Въ нижеслѣдующей таблицѣ приведены данныя (по различнымъ типамъ судовъ) о числѣ и общей стоимости всѣхъ судовъ, съ одной стороны, и тѣхъ, о тоннажѣ которыхъ имѣются свѣдѣнія, съ другой, о процентномъ отношеніи вторыхъ къ первымъ и объ общей суммѣ тоннажа тѣхъ судовъ, для которыхъ есть соотвѣтствующія данныя:

Таблица № 12.

	Число судовъ.			Общая стоимость.			Общая сумма тоннажа.
	Всѣхъ	Имѣющ. свѣд.	%%% им. св.	Всѣхъ.	Имѣющ. свѣд.	% им. св.	
Шкуны . . .	17	16	94.1	70.929	65.669	92.6	1166.23
Гафель-шкуны.	23	19	82.6	117.820	93.386	79.3	1167.43
Шкуны-баркъ .	1	1	100.0	8.236	8.236	100.0	108.74
Шкуны-бригъ .	2	2	100.0	16.448	16.448	100.0	263.91
Яхты	75	70	93.3	195.010	182.647	93.7	3294.05
Клипера . . .	3	3	100.0	1.349	1.349	100.0	38.69
Гальяши . . .	7	5	71.4	21.332	18.793	88.1	250.25
Галіоты . . .	4	4	100.0	7.694	7.694	100.0	137.04
Шлюпы . . .	4	4	100.0	4.608	4.608	100.0	93.41
Гафели . . .	1	1	100.0	1.101	1.101	100.0	44.84
Тендера . . .	4	3	75.0	16.585	11.310	68.2	131.37
Кутера	8	3	37.5	43.981	17.818	40.5	204.05
Всего грузов.	149	131	87.9	505.093	429.059	84.9	6.899.71

Въ виду значительности колебаній процента числа судовъ, о тоннажѣ которыхъ есть свѣдѣнія, послѣдній столбецъ этой таблицы не даетъ точнаго представленія о мѣстѣ, которое занимаетъ тотъ или иной типъ судовъ въ общемъ флотѣ уѣзда по размѣрамъ своей грузоподъемности. Чтобы устранить этотъ недочетъ, нужно попытаться вычислить приблизительные размѣры тоннажа всѣхъ судовъ на основаніи тѣхъ данныхъ, которыя имѣются. Для этого мы примемъ тоннажъ тѣхъ судовъ, о которыхъ нѣтъ необходимыхъ данныхъ, находящимся въ той же пропорціи къ ихъ общей стоимости (конечно, отдѣльно для каждаго типа), каковую мы имѣемъ для тѣхъ судовъ, о тоннажѣ которыхъ есть свѣдѣнія. Подобное допущеніе правильно лишь очень условно, ибо колебанія стоимости судовъ относительно ихъ тоннажа, даже въ предѣлахъ одного и того же типа, какъ въ этомъ мы убѣдимся немного ниже, весьма значительны. Но въ общей массѣ при дѣлаемомъ подсчетѣ и при тѣхъ задачахъ, которыя нами сейчасъ ставятся, возможныя колебанія не будутъ имѣть сколько-нибудь серьезнаго значенія и во всякомъ случаѣ *приблизительнаго* соотношенія не измѣнятъ.

Произведя соотвѣтствующій расчетъ, мы получимъ слѣдующія цифры общаго (возстановленнаго) тоннажа для судовъ различныхъ типовъ (въ тоннахъ):

Шкуны	1259.62	Яхты	3516.86
Гафель-шкуны	1472.93	Клипера	38.69
Шкуны-баркъ	108.74	Гальяши	284.05
Шкуны-бригъ	263.91	Галіоты	137.04
Шлюпы	93.41	Кутера	503.68
Гафели	44.54	Всего грузовыхъ . .	8916.12
Тендера	192.65		

Переведя эту таблицу въ проценты (ко всему тоннажу грузовыхъ судовъ) и сопоставляя ихъ съ соотвѣтствующими цифрами о числѣ и общей стоимости судовъ, мы сможемъ получить довольно разностороннюю картину значенія различныхъ типовъ судовъ въ общемъ парусн. флотѣ уѣзда къ 1 апр. 1910 г.:

	Число судовъ.	Ихъ стоимость.	Ихъ тоннажъ.		Число судовъ.	Ихъ стоимость	Ихъ тоннажъ.
Шкуны	11.0	14.0	15.9	Гальяши . . .	4.6	4.2	3.6
Гафель-шкуны	15.0	23.2	18.6	Галіоты . . .	2.6	1.5	1.7
Шкуны-баркъ .	0.7	1.6	1.4	Шлюпы . . .	2.6	0.9	1.2
Шкуны-бригъ .	1.3	3.2	3.3	Гафели	0.7	0.2	0.6
Яхты	49.0	38.4	44.4	Тендера . . .	2.6	3.3	2.4
Клипера . . .	2.0	0.3	0.5	Кутера	5.2	8.7	6.4
				Всего . .	100.0	100.0	100.0

Первыя пять мѣстъ (въ порядкѣ уменьшенія процента, приходящагося на долю отдѣльныхъ типовъ судовъ) занимаютъ и въ отношеніи числа судовъ, и въ отношеніи ихъ стоимости и тоннажа одни и тѣ же типы—яхты, гафель-шкуны, шкуны, кутера и гальяши. Дальше начинается уже несовпаденіе. Такъ шестыми по тоннажу идутъ шкуны-бригъ, занимающія седьмое мѣсто по стоимости и десятое—по числу; послѣднее мѣсто по тоннажу занимаютъ клипера, стоящіе на предпослѣднемъ мѣстѣ по стоимости и девятомъ по числу и т. д.

Но даже и тамъ, гдѣ наблюдается совпаденіе относительно мѣста нѣтъ совпаденій въ размѣрахъ процента тоннажа по сравненію съ таковыми числа судовъ и ихъ стоимости; рѣдко-рѣдко встрѣчается лишь приблизительное схожденіе ихъ (чаще съ процентами стоимости, чѣмъ числа); обычно же цифры расходятся и притомъ, порой, очень сильно. Въ общемъ процентъ тоннажа больше такового числа судовъ у шкунъ, гафель-шкунъ, шкунъ-бриговъ, шкунъ-баркъ и кутеровъ; у судовъ остальныхъ типовъ первый ниже второго. По сравненію съ процентами общей стоимости проценты тоннажа выше у шкунъ, шкунъ-баркъ, яхтъ, клиперовъ, галіотовъ, шлюповъ и гафелей. Степень колебаній въ этой табличкѣ свидѣтельствуетъ о сильномъ расхожденіи въ размѣрахъ средняго тоннажа судовъ различныхъ типовъ и ихъ средней же стоимости на 1 тонну грузоподъемности. Колебанія этихъ послѣднихъ среднихъ будутъ видны по слѣд. таблицѣ (получена на основаніи данныхъ таблицы № 12):

Таблица № 13.

	Средн. тоннажъ 1 суд. (въ тон.)	Стоим. на 1 тонну (въ руб.)		Средн. тоннажъ 1 суд. (въ тон.)	Стоим. на 1 тонну (въ руб.)
Шкуны	72.89	56.31	Гальяши	50.05	75.10
Гафель-шкуны . .	61.44	79.99	Галіоты	34.26	56.14
Шкуны-барки . .	108.74	75.74	Шлюпы	23.35	49.33
Шкуны-бриги . .	131.96	62.32	Гафели	44.54	24.72
Яхты	47.06	55.45	Тендера	43.79	86.09
Клипера	12.90	34.87	Кутера	68.02	87.32
			Всего груз. .	46.31	62.19

Наибольшихъ (по тоннажу) размѣровъ достигаютъ рѣдко встрѣчающіяся шкуны-бриги, затѣмъ—шкуны-барки. Слѣдомъ за ними, но на большомъ разстояніи, идутъ шкуны, кутера и гафель-шкуны; затѣмъ—гальяши, яхты, гафели, тендера, галіоты и шлюпы. Меньше всего грузоподъемность клиперовъ, у которыхъ она не достигаетъ и 13 тоннъ на судно.

Совершенно иначе располагаются суда, если разсматривать ихъ съ точки зрѣнія измѣненій размѣровъ стоимости на 1 тонну грузоподъемности. Здѣсь первое мѣсто (считая отъ судовъ относительно наиболѣе дорогихъ къ наиболѣе дешевымъ) занимаютъ новые для уѣзда (а также и для губерніи, замѣтимъ въ скобкахъ) типы судовъ—кутера и тендера, постройка которыхъ обходится по 86—87 руб. на 1 тонну. Слѣдомъ за ними идутъ гафель-шкуны, шкуны баркъ, гальяши и шкуны-бригъ. Стоимость судовъ всѣхъ этихъ типовъ выше средней для всѣхъ грузовыхъ судовъ уѣзда. Стоимость судовъ остальныхъ типовъ ниже средней, при чемъ наиболѣе дешевы клипера (34.87 руб.) и гафели (24.72 руб.)

Впрочемъ, говоря объ этихъ послѣднихъ колебаніяхъ, мы не должны упускать изъ вида, что на пониженіе или повышеніе средней на 1 тонну грузоподъемности стоимости судовъ различныхъ типовъ существенное вліяніе оказываютъ различія въ соотношеніи числа болѣе новыхъ и болѣе старыхъ судовъ этого типа, такъ какъ суда болѣе старыя оцѣниваются значительно ниже судовъ болѣе новыхъ, поэтому тамъ, гдѣ число старыхъ судовъ будетъ относительно большимъ, средняя относительно тоннажа стоимость будетъ меньшей, чѣмъ у тѣхъ типовъ судовъ, среди которыхъ старыхъ судовъ меньше, независимо отъ того, какова стоимость судовъ этихъ типовъ при постройкѣ. Чтобы устранить это обстоятельство, надлежало бы прослѣдить стоимость судовъ относительно ихъ тоннажа отдѣльно для каждой возрастной группы, но здѣсь почти непреодолимымъ препятствіемъ встаетъ ограниченность числа судовъ многихъ типовъ,—ограниченность, особенно рѣзко выступающая при подобной детализаціи. Это обстоятельство заставляетъ отказаться отъ подобнаго детальнаго разсмотрѣнія данныхъ о всѣхъ типахъ судовъ, ограничившись лишь наиболѣе распространенными типами.

Таковыми являются шкуны, гафель-шкуны и яхты; для нихъ цифры средней на 1 т. стоимости (въ рубл.) по различнымъ возрастнымъ группамъ измѣнялись такъ:

	До 6 лѣтъ.	До 15 лѣтъ.	Свыше 15 л.	Всего.
Шкуны	70.40	57.70	35.51	56.31
Гафель-шкуны	81.17	77.23	—	79.99
Яхты	79.07	57.62	42.52	55.45

Изъ этого сопоставленія мы видимъ, что если гафель-шкуны и при разсмотрѣніи для каждой возрастной группы отдѣльно сохраняютъ то же мѣсто, что и при разсмотрѣніи безъ такой детализаціи, то яхты и шкуны при ней въ I и III возр. классахъ мѣняются мѣстами. Правда, эти типы судовъ по стоимости въ таблицѣ № 13 стояли рядомъ, отличаясь въ стоимости меньше, чѣмъ 1 руб., но все же детальное разсмотрѣніе показываетъ, насколько существенны могутъ быть перемѣщенія, если брать каждую возрастную группу отдѣльно. Это намъ необходимо помнить, однако, при всѣхъ возможныхъ перемѣщеніяхъ, эта детализація не сможетъ внести измѣненій въ мѣстоположеніе крайнихъ группъ,— наиболѣе дорогихъ и наиболѣе дешевыхъ, ибо, какъ видно изъ таблицы № 11, въ этихъ группахъ соотношеніе числа судовъ наиболѣе старыхъ и наиболѣе новыхъ не настолько различно, чтобы оказать сильное вліяніе. А для насъ въ дальнѣйшемъ, какъ это будетъ видно, важно именно мѣстоположеніе наиболѣе дорогихъ и наиболѣе дешевыхъ судовъ.

XVI.

Вернемся нѣсколько назадъ, чтобы, опираясь на сопоставленіе данныхъ о тоннажѣ и стоимости судовъ, выяснить растяжимость границъ того дѣленія грузовыхъ судовъ по качеству ихъ постройки и возрасту, которое проводится при страхованіи. Казалось бы, что стоимость (на 1 тонну грузоподъемности) судовъ одного и того же типа внутри одинаковыхъ группъ и по качеству постройки, и по возрасту должна была бы быть приблизительно одинаковой. Однако на дѣлѣ, знакомясь съ цифрами, мы находимъ совершенно иное,—колебанія размѣровъ стоимости внутри одинаковыхъ группъ весьма велики. Вотъ предѣлы, въ которыхъ колеблется стоимость (въ рубл.) на 1 тонну судовъ 3 наиболѣе распространенныхъ типовъ,—шкунъ, гафель-шкунъ и яхтъ,—судовъ, отнесенныхъ по качеству постройки къ одному и тому же разряду—второму:

	minim.	maxim.
Яхты: До 6 лѣтъ	53.76 руб.	125.83 руб.
До 15 лѣтъ	33.64 „	117.65 „
Свыше 15 лѣтъ	21.97 „	96.94 „
Гафель-шкуны: До 6 лѣтъ	52.78 „	162.66 „
До 15 лѣтъ	53.31 „	88.87 „
Шкуны: До 6 лѣтъ	62.96 „	79.81 „
До 15 лѣтъ	27.44 „	102.96 „
Свыше 15 лѣтъ	24.42 „	47.30 „

Колебанія стоимости, какъ видимъ, очень велики; соотношеніе между максимальной и минимальной доходитъ до отношенія 3 къ 1 и больше.

Можно было бы полагать, что эти колебанія до извѣстной степени опредѣляются различіемъ стоимости постройки вполнѣ одинаковыхъ по качеству постройки, но различныхъ по величинѣ тоннажа судовъ. Но

на дѣлѣ при самомъ тщательномъ анализѣ данныхъ подобной зависимости установить нельзя. Чтобы не быть голословными, прослѣдимъ измѣненія средней стоимости (относительно тоннажа, т. е. на 1 тонну грузоподъемности) судовъ тѣхъ же, что и выше, 3 типовъ (и въ этомъ случаѣ мы беремъ лишь суда, отнесенныя къ одному разряду по качеству постройки—II-му) въ зависимости отъ измѣненій размѣровъ тоннажа отдѣльно по каждой возрастной группѣ:

	Возрастъ до 6 лѣтъ.	Возрастъ до 15 лѣтъ.	Возрастъ свыше 15 лѣтъ.
Яхты:			
Грузоподъемность до 30 тоннъ . .	—	40.31 р.	59.39 р.
„ отъ 30.1 до 50 т. . .	74.73 р.	53.79 р.	41.12 р.
„ „ 50.1 до 80 т. . .	83.70 р.	64.37 р.	40.00 р.
„ свыше 80 т. . .	—	55.20 р.	—
Всего	79.07 р.	57.61 р.	42.52 р.
Гафель шкуны:			
Грузоподъемность до 50 тоннъ . .	85.29 р.	82.44 р.	—
„ отъ 50.1 до 80 т. . .	86.15 р.	88.76 р.	—
„ свыше 80 т. . .	75.38 р.	62.51 р.	—
Всего	81.17 р.	77.23 р.	—
Шкуны:			
Грузоподъемность до 50 тоннъ . .	—	82.44 р.	34.50 р.
„ отъ 50.1 до 80 т. . .	67.98 р.	53.82 р.	47.30 р.
„ свыше 80 т. . .	70.64 р.	56.14 р.	24.42 р.
Всего	70.40 р.	57.70 р.	35.51 р.

Изъ этихъ таблицъ мы видимъ, что у яхтъ, отнесенныхъ къ 1 и 2 возрастному классу. и у шкунъ, отнесенныхъ къ 1 классу, средняя стоимость на 1 тон. грузоподъемности возрастаетъ вмѣстѣ съ увеличеніемъ грузоподъемности судовъ; у яхтъ, отнесенныхъ къ 3 классу, наблюдается прямо обратное явленіе—стоимость уменьшается съ увеличеніемъ тоннажа. Въ остальныхъ случаяхъ измѣненія совершенно неопредѣленны,—уменьшеніе и увеличеніе стоимости тамъ чередуются. Ясно, что не размѣры тоннажа опредѣляютъ тѣ колебанія стоимости, о которыхъ шла рѣчь выше, точнѣе, не только они одни играютъ въ этомъ опредѣленіи рѣшающую роль. Но если такъ, то причиною подобныхъ колебаній стоимости можетъ быть лишь одно,—въ предѣлахъ однѣхъ и тѣхъ же группъ по качеству постройки и возрасту встрѣчаются суда сильно отличныя другъ отъ друга именно по качеству постройки и по возрасту.

XVII.

Въ главѣ XI мы прослѣдили измѣненія за 10 лѣтъ числа и общей стоимости судовъ при группировкѣ послѣднихъ въ зависимости отъ

размѣровъ ихъ стоимости. Теперь ознакомимся съ данными о тоннажѣ судовъ, отнесенныхъ къ тѣмъ же группамъ (т. е. группамъ по размѣрамъ стоимости).

При этомъ подсчетѣ намъ такъ же, какъ и выше, пришлось считаться съ неполнотой свѣдѣній, но въ виду того, что соотвѣтствующія данныя не представляютъ по существу ничего новаго и имѣютъ интересъ только съ точки зрѣнія техники подсчета, мы не будемъ ихъ приводить съ тою подробностью, съ которой мы это сдѣлали въ главѣ XV (таблица № 12). Укажемъ лишь, что и теперь мы руководились при подсчетахъ тѣмъ же правиломъ, что и тогда,—т. е. для каждой отдѣльной группы судовъ (тогда—по типамъ, теперь—по размѣрамъ стоимости) принимали соотношеніе тоннажа и стоимости судовъ, для которыхъ данныя о первомъ отсутствуютъ, соотвѣтственно равнымъ таковому тѣхъ судовъ этой группы, о тоннажѣ которыхъ свѣдѣнія имѣются. Окончательные результаты этого подсчета даны въ слѣдующей таблицѣ, гдѣ въ первомъ столбцѣ даются цифры общаго тоннажа (въ тоннахъ) всѣхъ судовъ данныхъ группъ (т. е. включая и тѣ, для которыхъ данныя получены путемъ приблизительнаго расчета); во второмъ—средній тоже въ тоннахъ) тоннажъ на 1 судно, и въ третьемъ—средняя на 1 тонну грузоподъемности стоимость судна (въ рубляхъ):

Таблица № 14.

	Общій тоннажъ.	Средній тоннажъ 1 судна.	Средняя стоимость на 1 тонну.
Суда стоимостью до 300 р. . .	27.01	13.50	20.63
„ „ отъ 301 до 1000 „ . .	195.01	20.69	36.30
„ „ „ 1001 „ 2000 „ . .	1617.10	43.29	36.56
„ „ „ 2001 „ 3000 „ . .	1122.15	45.10	56.06
„ „ „ 3001 „ 4000 „ . .	1449.52	51.82	66.08
„ „ „ 4001 „ 5000 „ . .	1122.20	62.73	72.25
„ „ „ свыше 5000 „ . .	2430.49	82.36	81.18
Всего	7.963.48	52.68	62.19

Прежде всего отмѣтимъ, что полученная въ этой таблицѣ путемъ совершенно самостоятельнаго подсчета цифра общаго тоннажа всѣхъ грузовыхъ судовъ почти совпадаетъ съ цифрой, полученной нами въ главѣ XV (7916.12 тоннъ), отличаясь отъ нея всего только на 0.6%. Это служитъ показателемъ, что сдѣланное при подсчетахъ допущеніе болѣе или менѣе правильно, ибо въ общемъ итогѣ всѣ отклоненія взаимно компенсируются, и что цифра, получаемая въ результатѣ, близка къ дѣйствительной.

Далѣе изъ столбца II-го этой таблицы видимъ, что вмѣстѣ съ ростомъ стоимости судна растетъ и тоннажъ его. Въ группахъ судовъ стоимостью до 3000 р. этотъ тоннажъ меньше общаго средняго; въ группѣ отъ 3001 до 4000—приблизительно равенъ среднему (меньше его на $1^1/_2$%), а въ группахъ выше 4000—выше средняго.

Но ростъ тоннажа идетъ медленнѣе роста стоимости судовъ; поэтому, наряду съ ростомъ тоннажа, наблюдается также изъ группы въ группу и ростъ средней на единицу грузоподъемности стоимости судна. И здѣсь такъ же, какъ и для тоннажа, переломнымъ пунктомъ являются суда стоимостью отъ 3001 до 4000 руб.; въ группахъ съ меньшими размѣрами общей стоимости относительная стоимость меньше общей средней; въ группахъ съ большими размѣрами стоимости и относительная стоимость выше средней.

XVIII.

Сопоставленіе тѣхъ же данныхъ о тоннажѣ судовъ, которыя приведены нами въ предшествующихъ главахъ, съ данными о распредѣленіи судовъ по возрастнымъ группамъ даетъ намъ нѣкоторый ключъ къ опредѣленію направленій и размѣра измѣненій въ теченіе десятилѣтія въ распредѣленіи судовъ по размѣрамъ ихъ тоннажа.

Для этого мы прослѣдимъ распредѣленіе числа судовъ съ различными размѣрами тоннажа отдѣльно для каждаго возрастнаго класса. Если мы при этомъ установимъ, что въ подобномъ распредѣленіи наблюдаются какія либо различія въ зависимости отъ возраста судовъ, то это будетъ свидѣтельствовать, что и въ отношеніи размѣровъ тоннажа парусный флотъ не остается неподвижнымъ, а подвергается опредѣленнымъ измѣненіямъ, и каковы направленія этихъ измѣненій.

Какъ и въ XVI главѣ, мы ограничимся обзоромъ данныхъ о трехъ наиболѣе распространенныхъ типахъ судовъ, давшихъ въ 1910 г. свыше $^4/_5$ всѣхъ судовъ, о тоннажѣ которыхъ есть свѣдѣнія—о шкунахъ, гафель-шкунахъ и яхтахъ. Общее число судовъ этихъ типовъ слѣдующимъ образомъ распредѣлялось между различными группами по возрасту и тоннажу:

Таблица № 15.

	До 6 л.	До 15 л.	Свыше 15 лѣт.	Всего.
Шкуны: Тоннажъ до 50 тоннъ	—	2	1	3
„ отъ 50.1 до 80 т.	1	6	1	8
„ свыше 80 т.	2	2	1	5
Гафель-шкуны: Тоннажъ до 50 тоннъ	1	3	—	4
„ отъ 50.1 до 80 т.	7	2	—	9
„ свыше 80 т.	4	2	—	6
Яхты: Тоннажъ до 30 тоннъ	—	2	6	8
„ отъ 30.1 до 50 т.	7	15	17	39
„ отъ 50.1 до 80 т.	5	9	7	21
„ свыше 80 т.	—	2	—	2

Переведя эту таблицу въ проценты (по отношенію ко всему числу судовъ даннаго типа въ каждой возрастной группѣ), мы получимъ:

	До 6 л.	До 15 л.	Свыше 15 л.	Всего.
Шкуны: Тоннажъ до 50 тоннъ	—	20.0	33.3	18.75
„ отъ 50.1 до 80 т.	33.3	60.0	33.3	50.0
„ свыше 80 т.	66.7	20.0	33.3	31.25
Гафель-шкуны: Тоннажъ до 50 тоннъ	8.3	42.8	—	21.0
„ отъ 50.1 до 80 т. . .	58.3	28.6	—	47.4
„ свыше 80 т.	33.3	28.6	—	31.6
Яхты: Тоннажъ до 30 тоннъ	—	7.1	20.0	11.4
„ отъ 30.1 до 50 т.	58.3	53.6	56.7	55.7
„ отъ 50.1 до 80 т.	41.7	32.2	23.3	30.0
„ свыше 80 т.	—	7.1	—	2.9

Сопоставляя данныя различныхъ столбцовъ, мы легко замѣтимъ, что чѣмъ выше возрастная группа, тѣмъ—въ общемъ и цѣломъ—больше процентъ судовъ съ меньшимъ тоннажемъ, и, обратно, чѣмъ моложе возрастная группа, тѣмъ большій въ ней процентъ судовъ съ болѣе высокимъ тоннажемъ. Такъ у яхтъ суда съ размѣромъ тоннажа не свыше 30 тоннъ въ III возрастномъ классѣ составляютъ 20.0%, во II классѣ—7.1%, въ первомъ—совершенно отсутствуютъ; суда же, съ размѣрами тоннажа свыше 50 тоннъ, составляютъ въ III классѣ—23.3%, во II—39.3% и въ I—41.7%. Среди шкунъ процентъ судовъ до 50 тоннъ грузоподъемностью равенъ: въ III классѣ—33.3%, во II—20.0.%, а въ I—совершенно отсутствуетъ; зато суда съ тоннажемъ свыше 80 т. даютъ въ III классѣ 33.3%, во II—20%, а въ I—66.7%. Среди гафель-шкунъ процентъ судовъ до 50 тоннъ грузоподъемностью равенъ для II класса—42.8%, а для I—8.3%; зато судовъ съ тоннажемъ свыше 80 т. равенъ для II класса 28.6%, а для I-го—33.3%. Нѣкоторыя имѣющіяся налицо отступленія отъ сформированнаго выше правила настолько слабы, что сколько нибудь существеннаго значенія не имѣютъ.

Въ итогѣ этого перераспредѣленія наблюдается слѣдующее измѣненіе средняго (въ тоннахъ) тоннажа судовъ этихъ типовъ въ различныхъ возрастныхъ группахъ:

	До 6 лѣтъ.	До 15 лѣтъ.	Свыше 15 лѣтъ.
Шкуны	84.16	70.22	70.52
Гафель-шкуны	68.17	49.88	—
Яхты	49.98	50.18	42.97
Всего . . .	61.87	54.59	45.48

За исключеніемъ двухъ случаевъ небольшого пониженія тоннажа въ группахъ съ меньшимъ возрастомъ по сравненію съ группами съ возрастомъ большимъ (шкуны II и III классовъ и яхты I и II классовъ, гдѣ, къ тому же, можно скорѣе говорить о неизмѣнности тоннажа,

чѣмъ объ его уменьшеніи, ибо это уменьшеніе не достигаетъ даже $^1/_2$%), въ старшихъ возрастныхъ группахъ средній тоннажъ судовъ меньше, чѣмъ въ группахъ съ меньшимъ возрастомъ. Во всякомъ случаѣ, для шкунъ и гафель-шкунъ тоннажъ судовъ, построенныхъ за послѣдніе 6 лѣтъ, сильно повысился по сравненію съ построенными раньше; такъ, по сравненію съ судами, построенными за 6—15 лѣтъ до отчетнаго года, тоннажъ шкунъ, построенныхъ въ теченіе послѣднихъ 6 лѣтъ, возросъ почти на 20%, а гафель-шкунъ—даже на 36.7%. У яхтъ аналогичное повышеніе наблюдается для судовъ, построенныхъ въ теченіе послѣднихъ 15 лѣтъ, по сравненію съ болѣе старыми на 16.8%.

Предполагать, что это явленіе,—т. е. увеличеніе тоннажа судовъ въ болѣе молодыхъ по возрасту группахъ по сравненію съ группами болѣе старыхъ судовъ,—вызвано какими-либо случайными факторами, нѣтъ никакихъ основаній; несомнѣнно также, что увеличеніе тоннажа при прочихъ равныхъ условіяхъ отнюдь не увеличиваетъ шансовъ на крушеніе, отнюдь не повышаетъ изнашиваемости судна. Поэтому нельзя предполагать, что относительно меньшее количество болѣе крупныхъ судовъ среди судовъ болѣе старыхъ вызвано ихъ меньшею долговѣчностью. Напротивъ, скорѣе можно было бы ожидать обратнаго, ибо „прочія условія“, вліяющія на долговѣчность судна, т. е. качество его постройки, какъ правило, улучшаются для судовъ болѣе крупныхъ по сравненію съ судами болѣе мелкими. Если такъ, то причиною увеличеніе тоннажа болѣе молодыхъ судовъ можетъ быть только одно,—размѣры судовъ,—по крайней мѣрѣ тѣхъ типовъ, о которыхъ сейчасъ идетъ рѣчь,—за послѣдніе годы увеличиваются и довольно сильно.

XIX.

Теперь подведемъ итоги всему, что мы узнали объ измѣненіи въ составѣ грузового паруснаго флота уѣзда.

Что процессъ захвата паруснаго флота капиталомъ идетъ очень быстро, это можно считать безспорнымъ. За это говорятъ и колоссальный ростъ капиталовъ, вложенныхъ въ парусныя суда, и значительный ростъ средней стоимости судовъ тѣхъ типовъ, которые являются маломальски устойчивыми и приспособленными къ борьбѣ за существованіе, и быстрое вытѣсненіе судовъ болѣе дешевыхъ судами болѣе дорогими. Но одной формулой о капитализаціи не исчерпывается все, что говорятъ приведенныя нами цифры. Онѣ позволяютъ детализировать эту формулу, вскрыть формы, въ какихъ эта капитализація проходитъ, выяснить факторы, ее обусловливающіе, дѣлающіе ее неизбѣжной.

Если мы сопоставимъ данныя объ измѣненіяхъ числа судовъ съ данными о среднемъ тоннажѣ и средней стоимости на единицу грузоподъемности судовъ при группировкѣ ихъ по размѣрамъ ихъ стоимости (см. таблицы №№ 8 и 14), то увидимъ, что суда, являющіяся побѣдителями въ борьбѣ за существованіе, съ такимъ ожесточеніемъ кипящей теперь въ парусномъ флотѣ уѣзда, обладаютъ и значительно большимъ тоннажемъ, и еще большею относительною стоимостью, чѣмъ суда, являющіяся въ этой борьбѣ побѣжденными. И чѣмъ выше относительная стоимость и тоннажъ судовъ каждой отдѣльной группы, тѣмъ быстрѣе идетъ ростъ числа судовъ этой группы.

Но извѣстно, что при прочихъ равныхъ условіяхъ увеличеніе тоннажа судна вызываетъ увеличеніе числа необходимыхъ для обслуживанія его рабочихъ не въ такой же, а въ меньшей пропорціи. А потому, даже въ томъ случаѣ, если бы относительная (на 1 т. грузоподъемности)

стоимость судовъ оставалась неизмѣнной, а не возростала въ группахъ судовъ съ болѣе высокой абсолютной стоимостью, то и тогда для судовъ съ большими размѣрами тоннажа соотношеніе между капиталомъ постояннымъ (стоимостью судна и пр.) и перемѣннымъ (заработная плата рабочимъ) было бы болѣе высокимъ, чѣмъ въ группахъ судовъ съ меньшими размѣрами. Увеличеніе же относительной стоимости, идущее параллельно съ увеличеніемъ абсолютной стоимости, и тоннажа усиливаетъ этотъ процессъ и свидѣтельствуетъ о быстротѣ, съ которой совершается возростаніе роли капитала постояннаго.

Пока мы брали измѣненія безотносительно къ тоннамъ судовъ. Но то же самое мы увидимъ, если возьмемъ соотвѣтствующія данныя по тоннамъ судовъ.

Если мы разсмотримъ данныя объ измѣненіяхъ числа судовъ по типамъ (см. таблицу № 2), то увидимъ, что наиболѣе характернымъ для десятилѣтія является вытѣсненіе шкунъ, клиперовъ и гафелей—кутерами, тендерами и главнымъ образомъ гафель-шкунами. Среди судовъ, отнесенныхъ къ I возрастному классу (т. е. до 6 лѣтъ), первыя въ 1900 г. составляли 44.4%, а въ 1910 г.—только 7.5%, въ то время, какъ вторыя въ 1900 г., давшія едва 7.4% общаго числа, въ 1910 г. даютъ уже 55.0%. Но изъ данныхъ объ относительной стоимости судовъ различныхъ типовъ (таблица № 13) мы знаемъ, что относительная стоимость судовъ тѣхъ типовъ, которые являются побѣдителями, значительно выше относительной стоимости судовъ тѣхъ типовъ, которые являются побѣжденными; такъ, стоимость на 1 тонну грузоподъемности равна у гафелей 24.72 руб., у клиперовъ—34.87 руб., у шкунъ—56.31 р.; у судовъ же, ростъ числа или появленіе которыхъ особенно характерны для измѣненій въ составѣ паруснаго флота уѣзда за 10 лѣтъ, относительная стоимость значительно выше—она равна у гафель-шкунъ 79.99 руб., у тендеровъ—86.09 руб., у кутеровъ—87.32 руб. Вмѣстѣ съ тѣмъ и въ отношеніи требуемыхъ для управленія рабочихъ суда трехъ послѣднихъ типовъ являются болѣе современными,—они требуютъ меньшаго числа рабочихъ, чѣмъ первые; такъ, для управленія гафель-шкуною при соотвѣтственно равныхъ прочихъ условіяхъ требуется, по свидѣтельству поморовъ *), однимъ рабочимъ меньше, чѣмъ для управленія шкуною.

Такимъ образомъ, если брать измѣненія числа судовъ при группировкѣ ихъ и по размѣрамъ, и по главнымъ типамъ постройки,—одинаково можно установить, что ростъ числа находится въ прямомъ соотношеніи съ высотой относительной стоимости судовъ и относительнымъ же уменьшеніемъ числа необходимыхъ рабочихъ: иными словами, онъ идетъ нога въ ногу съ увеличеніемъ роли постояннаго капитала за счетъ капитала перемѣннаго.

На языкѣ политической экономіи этотъ процессъ называется процессомъ повышенія уровня органическаго строенія капитала; онъ является наиболѣе характернымъ для исторіи развитія всѣхъ отраслей промышленности за послѣдніе вѣка. Было бы, конечно, безполезно сравнивать достигнутую высоту органическаго строенія капитала въ парусномъ флотѣ съ таковой въ болѣе развитыхъ отрасляхъ промышленности,—тамъ преобладаніе капитала постояннаго несравнимо большее... Но уже самый фактъ побѣды въ парусномъ флотѣ капитала съ болѣе высокимъ органическимъ строеніемъ надъ капиталомъ со строеніемъ болѣе низкимъ весьма показателенъ и интересенъ. Вѣдь повышеніе орга-

*) См. нашу статью о Кемскомъ судовладѣніи („Рус. Судох." за 1912 г. № 5, стр. 40—41).

ническаго строенія капитала почти неизмѣнно влечетъ за собою (за исключеніемъ развѣ совершенно исключительныхъ условій) пониженіе нормы прибыли, и такое пониженіе, въ частности, для паруснаго флота несомнѣнно имѣется налицо.

Подъ вліяніемъ какихъ факторовъ сталъ неизбѣжнымъ переходъ на эту болѣе низкую норму прибыли,—вотъ вопросъ, на который намъ надлежитъ теперь отвѣтить.

Въ парусномъ флотѣ подобное вытѣсненіе капитала съ болѣе низкимъ органическимъ строеніемъ капиталомъ съ болѣе высокимъ органическимъ строеніемъ наблюдалось не всегда. Сохранились свидѣтельства объ обратномъ,—объ огромной силѣ сопротивляемости, которой раньше обладалъ капиталъ съ низкимъ органическимъ строеніемъ. Такъ С. В. Максимовъ въ своей, не разъ уже цитированной нами книгѣ, писалъ: „поморы, которые уже начали вмѣсто лодей строить шкуны, объясняли существованіе въ водахъ моря еще довольно значительнаго числа лодей, тѣмъ, что постройка ихъ стоитъ дешевле (рублей на 100 сер.), хотя въ тоже время на ладью и требуется для ея тяжелыхъ, неудобныхъ парусовъ и снастей рабочихъ больше (по крайней мѣрѣ 5 чел.), чѣмъ на шкуну (3 и даже 2 раб.) *).

60 лѣтъ тому назадъ, во времена С. В. Максимова необходимость увеличенія постояннаго капитала на 100 руб. сер. являлась такимъ важнымъ препятствіемъ, что въ теченіе долгихъ лѣтъ **) предпринимателямъ было выгодно оставаться на ладьяхъ, хотя онѣ и требовали значительно большаго перемѣннаго капитала. Теперь увеличеніе расходовъ по постройкѣ на 20—30 руб. на 1 тонну грузоподъемности, на 1000—1.500 и больше рублей на судно не является препятствіемъ, если влечетъ за собою возможность хотя бы небольшого сокращенія капитала перемѣннаго.

Въ этомъ различіи, какъ въ фокусѣ, собрано то, что отличаетъ тенденціи развитія паруснаго флота временъ С. В. Максимова отъ таковыхъ паруснаго флота нашихъ дней. Поэтому, сравнивъ то, что было тогда, съ тѣмъ, что есть теперь, мы увидимъ и причины, вызывающія это различіе.

Тогда—накопленіе капиталовъ было не велико; конкуренція между ними вообще, а въ парусномъ флотѣ, въ виду указанной выше связи его съ весьма консервативными формами промысла на Мурманѣ, въ особенности, была слаба. Давленіе на этотъ флотъ извнѣ, подобное тому, какое мы теперь имѣемъ въ лицѣ флота парового, тогда совершенно отсутствовало. Поэтому высота тарифовъ опредѣлялась только одними условіями транспорта на парусныхъ судахъ и была достаточно выгодна для владѣльцевъ послѣднихъ. Съ другой стороны, заработная плата рабочихъ была такъ низка, что дѣлалось невыгоднымъ введеніе техническихъ улучшеній, удорожавшихъ стоимость судна. Проще и выгоднѣе было держать лишняго рабочаго, даже двухъ, чѣмъ вкладывать въ судно лишнія 200—300 руб.

Съ появленіемъ и болѣе или менѣе сильнымъ развитіемъ парового флота дѣло измѣнилось въ корнѣ. Высота тарифовъ стала опредѣляться условіями транспорта на судахъ паровыхъ: къ паруснымъ об-

*) Годъ на Сѣверѣ", т. IX полн. собр. сочин. изд. Просвѣщенія, изд. III, стр. 135.

**) Такъ еще въ 1870 г., по даннымъ Арх. Губ. Стат. К-та, во всей губерніи было 199 лодей противъ 143 шкун. (см. статью г. Минейко въ „Справ. и памятн. книжкѣ Арх. губ. на 1875 г", стр. 155).

ращаются или въ исключительныхъ случаяхъ, или тогда, когда низкая плата за провозъ на нихъ окупаетъ промедленіе въ провозѣ. Да и внутри самого паруснаго флота, подъ вліяніемъ роста накопленныхъ капиталовъ, конкуренція дѣлается сильнѣе, что дѣйствуетъ въ томъ же направленіи, понижая тарифы. Чтобы существовать, парусный флотъ долженъ примѣняться къ низкимъ тарифамъ. При этихъ условіяхъ особенно чувствительными становятся размѣры перемѣннаго капитала, долженствующаго возвращаться немедленно. Приходится, чтобы понизить его размѣры, стремиться, съ одной стороны, къ ускоренію обращенія капитала, въ данномъ случаѣ—къ ускоренію движенія (тендера, кутера и гафель-шкуны—типы судовъ относительно быстроходныхъ), а съ другой—къ сокращенію размѣровъ капитала перемѣннаго. Это послѣднее можетъ итти двумя путями: или понижается заработная плата рабочихъ, или сокращается число рабочихъ. Но первое возможно лишь въ очень скромныхъ предѣлахъ; поскольку оно становится замѣтнымъ, поскольку плата падаетъ ниже обычнаго здѣсь уровня, постольку это вызываетъ реакцію рабочихъ въ формѣ единственно доступной для нихъ на томъ уровнѣ, на которомъ они находятся,—въ формѣ бѣгства съ судовъ, нарушенія контрактовъ и т. д. Жалобы на подобныя, „безчестные поступки“ весьма обычны въ устахъ поморовъ-судовладѣльцевъ. Насъ сейчасъ совершенно не интересуетъ, кто правъ, кто виноватъ въ этомъ „неравномъ спорѣ“,—да и вообще подходить съ критеріемъ „отвлеченной справедливости“ къ экономическимъ отношеніямъ вещь, по нашему мнѣнію, по меньшей мѣрѣ безполезная. Намъ важно только отмѣтить объективно роль этого стремленія рабочихъ къ улучшенію своего положенія, ихъ сопротивленія попыткамъ ухудшенія его. А она сводится къ тому, что заставляетъ предпринимателей искать иныхъ путей сокращенія перемѣннаго капитала,—т. е. сокращенія числа рабочихъ, требуемыхъ для обслуживанія судна. Но такое сокращеніе возможно только путемъ введенія различныхъ улучшеній въ оснасткѣ судна, въ крѣпленіи ея путемъ увеличенія капитала постояннаго.

Такимъ путемъ подъ вліяніемъ необходимости ускоренія движенія и сокращенія перемѣннаго капитала проходитъ ростъ капитала постояннаго, повышается органическое строеніе капитала.

XX.

Что же касается до измѣненій среднихъ стоимостей судовъ различныхъ типовъ, то здѣсь надо различать двѣ стороны: общую выгодность судовъ даннаго типа и улучшенія въ качествѣ постройки, возрастѣ, увеличеніи тоннажа.

Первое обстоятельство, привлекая капиталы судовладѣльцевъ къ постройкѣ судовъ опредѣленныхъ, болѣе выгодныхъ типовъ, создаетъ благопріятныя условія для всевозможныхъ улучшеній. И мы, если сопоставимъ данныя о ростѣ числа судовъ по типамъ и измѣненіями среднихъ стоимостей, увидимъ, что опредѣленная, хотя далеко не полная, зависимость имѣется. Сказывается она, какъ и слѣдуетъ ожидать, болѣе опредѣленно тамъ, гдѣ наиболѣе опредѣленны измѣненія числа судовъ; такъ наибольшій ростъ числа гафель-шкунъ соотвѣтствуетъ наибольшему росту средней стоимости судовъ этого типа; наиболѣе сильное сокращеніе числа клиперовъ и гафелей—наиболѣе сильному сокращенію ихъ средней стоимости.

Второе, какъ это мы можемъ прослѣдить по главамъ XIII—XVIII, вліяетъ на измѣненія средней стоимости непосредственно, хотя и объясняетъ ее далеко не цѣликомъ. Такъ, для гафель-шкунъ мы имѣемъ косвенныя указанія на ростъ тоннажа, ибо грузоподъемность судовъ, построенныхъ въ теченіе послѣднихъ 6 лѣтъ разсматриваемаго десятилѣтія, на 36.7% выше таковой судовъ, построенныхъ раньше; распредѣленіе же по классамъ и разрядамъ (т. е. по возрасту и качеству постройки) судовъ этого типа осталось неизмѣннымъ. Для шкунъ, средняя стоимость которыхъ за десятилѣтіе возросла на 57.3%, несмотря на сильное сокращеніе числа представителей этого типа, имѣется и улучшеніе качества постройки, и пониженіе возраста, и увеличеніе тоннажа, хотя и меньшее, чѣмъ для гафель-шкунъ. Улучшеніе качества постройки и пониженіе возраста наблюдается также для галіотовъ, ростъ средней стоимости которыхъ равенъ 53.9%. Для яхтъ, давшихъ приростъ средней стоимости на 36.1%, наблюдается значительное улучшеніе качества постройки (процентъ судовъ, отнесенныхъ къ III разряду уменьшился съ 17.2 до 2.7) при незначительномъ ухудшеніи въ распредѣленіи судовъ по возрастнымъ группамъ и при, повидимому, слабо измѣнившемся среднемъ тоннажѣ (тоннажъ судовъ II класса по сравненію съ судами III класса возросъ на 17%, а судовъ I класса по сравненію со II понизился на 0.4%). Съ другой стороны ничтожное пониженіе (—0.6%) средней стоимости шлюповъ находитъ свое объясненіе въ незначительномъ ухудшеніи въ распредѣленіи судовъ этого типа по возрастнымъ группамъ при неизмѣнномъ качествѣ постройки; а значительному паденію средней стоимости клиперовъ (—15.9%) соотвѣтствуетъ и ухудшеніе качества ихъ постройки, и повышеніе возраста.

Для судовъ остальныхъ 4 типовъ (гальяши, гафели, шкуны-барки и шкуны-бриги), давшихъ 7.3% общаго числа парусныхъ судовъ уѣзда въ 1910 г. и 7.4%—въ 1900 г., видимыхъ причинъ измѣненій средней стоимости установить не удается, но, надо замѣтить, что, при незначительности числа ихъ представителей, въ этихъ группахъ, несомнѣнно, должно сильнѣе сказываться возможное различіе внутри разрядовъ и классовъ (по качеству постройки и возрасту.—см. главу XII); кромѣ того, та же незначительность числа ихъ представителей заставила насъ отказаться отъ попытокъ установленія для нихъ косвенныхъ показателей измѣненій тоннажа, что, впрочемъ, было сдѣлано и для нѣкоторыхъ другихъ типовъ судовъ.

XXI.

Какъ мы видимъ, при разсмотрѣніи измѣненій въ составѣ парусная флота необходимо разграничивать его двѣ составныя части,—суда промысловыя и суда грузовыя. Въ измѣненіяхъ этихъ двухъ частей—много различій. Но при всѣхъ этихъ различіяхъ въ нихъ есть кое-что общее. Такъ, и тамъ и здѣсь растетъ число судовъ болѣе дорогихъ за счетъ судовъ болѣе дешевыхъ; и здѣсь, и тамъ ростетъ средняя стоимость судовъ, улучшается ихъ качество и т. д. Всѣ эти измѣненія, если брать вмѣстѣ и суда промысловыя и суда грузовыя, даже выступятъ съ большею силою, болѣе подчеркнуто, чѣмъ въ тѣхъ случаяхъ, когда мы брали одни лишь грузовыя суда. Такъ, если мы возьмемъ данныя о распредѣленіи общаго числа всѣхъ парусныхъ судовъ уѣзда по группамъ въ зависимости отъ размѣровъ ихъ стоимости, то уменьшеніе

числа судовъ болѣе дешевыхъ будетъ итти быстрѣе, чѣмъ въ томъ случаѣ, когда мы беремъ одни лишь грузовыя суда:

	1900 г.		1910 г.		Измѣн. за 10 л.	
	Число	Въ %%.	Число	Въ %%.	Число	Въ %%.
Суда, стоимостью до 300 р.	17	11.3	4	2. 6	—13	— 76.5
„ „ отъ 301 до 1000 „	33	22.0	11	7.15	—22	— 66.7
„ „ „ 1001 „ 2000 „	46	30.7	38	24.85	— 8	— 17.4
„ „ „ 2001 „ 3000 „	29	19.3	25	16. 3	— 4	— 13.8
„ „ „ 3001 „ 4000 „	13	8.2	28	18. 3	+15	+115.3
„ „ „ 4001 „ 5000 „	6	4.0	18	11. 8	+12	+200.0
„ „ „ 5001 „ 10.000 „	6	4.0	28	18. 3	+22	+366.2
„ „ „ свыше 10.000 „	—	—	1	0. 7	+ 1	—
Всего	150	100.0	153	100.0	+ 3	+ 2.0

Болѣе замѣтенъ будетъ тогда и ростъ средней стоимости 1 судна: съ 1850 р. въ 1900 г. она поднимается до 3.318 руб. въ 1910 г., т. е. на 79.4%. Въ полномъ соотвѣтствіи съ этимъ будетъ усиленно наблюдаться улучшеніе въ качествѣ постройки судовъ, и при распредѣленіи по возрастнымъ группамъ ростъ болѣе новыхъ судовъ за счетъ болѣе старыхъ.

Такъ, распредѣливъ всѣ судна по разрядамъ въ зависимости отъ качества постройки, мы будемъ имѣть слѣдующія измѣненія:

	1900 г.	1910 г.	Измѣненія въ %%.
I разрядъ	—	—	—
II разрядъ	111	147	+32.5
III разрядъ	39	6	—84.6

Число судовъ, отнесенныхъ по качеству постройки ко II разряду, возросло на 32.5%; судовъ, отнесенныхъ къ III разр., уменьшилось на 84.6%. Въ силу этого произошло весьма замѣтное измѣненіе и въ процентномъ распредѣленіи по разрядамъ; такъ въ 1900 г. суда II разряда давали 74.0% всѣхъ судовъ, а въ 1910 г. уже 96.0%; суда III разряда въ 1900 г. давали 26.0%, а въ 1910 г.—только 3.9%.

Аналогичное, хотя и менѣе рѣзко подчеркнутое, улучшеніе мы имѣемъ и въ измѣненіяхъ при распредѣленіи по возрастнымъ классамъ:

	1900 г.	1910 г.	Измѣненія въ %%.
I классъ (до 6 лѣтъ) . .	28	41	+46.4
II классъ (до 15 л.) . .	63	70	+11.1
III классъ (свыше 15 л.) .	59	42	—28.8

Число судовъ наиболѣе старыхъ, прослужившихъ уже свыше 15 лѣтъ,—уменьшается свыше чѣмъ на 1/4; число судовъ болѣе новыхъ растетъ и тѣмъ сильнѣе, чѣмъ моложе возрастъ данной группы. Въ итогѣ происходитъ замѣтное перемѣщеніе центра тяжести при распредѣленіи по возрастнымъ группамъ; такъ, если мы переведемъ эти данныя въ проценты, то увидимъ, что процентъ судовъ III класса за 10 лѣтъ уменьшается съ 39.3 до 27.4; судовъ II класса возрастаетъ, хотя и слабо,—съ 42.0 до 45,8; судовъ I класса ростетъ много сильнѣе,

—съ 18.7 до 26.8. Въ 1900 г. число судовъ I класса было свыше, чѣмъ вдвое, меньше числа судовъ III класса, а въ 1910 г. ихъ числа почти сравнялись...

Итакъ, подведемъ общій итогъ измѣненіямъ въ составѣ паруснаго флота уѣзда въ цѣломъ:

1) Растетъ число судовъ грузовыхъ при уменьшеніи числа судовъ промысловыхъ.

2) Идетъ усиленное вытѣсненіе судовъ болѣе дешевыхъ судами болѣе дорогими и въ средѣ судовъ грузовыхъ, и въ средѣ судовъ промысловыхъ.

3) Въ силу этого сильно растетъ средняя стоимость судна и для тѣхъ, и для другихъ, но для промысловыхъ сильнѣе, чѣмъ для грузовыхъ.

4) Наблюдается замѣтное улучшеніе качества постройки судовъ и грузовыхъ и промысловыхъ.

5) Наблюдается быстрое обновленіе состава паруснаго флота, сказывающееся въ уменьшеніи процента судовъ-ветерановъ и въ ростѣ процента новыхъ судовъ.

6) Наблюдается усиленное обновленіе паруснаго флота и въ другомъ отношеніи: суда устарѣлыхъ, громоздкихъ и малоповоротливыхъ типовъ замѣняются судами болѣе современными, относительно быстроходными, причемъ стремленіе къ этой замѣнѣ не задерживаетъ необходимости значительнаго увеличенія капиталовъ.

XXII.

Кромѣ измѣненій въ составѣ паруснаго флота въ узкомъ смыслѣ этого слова,—т. е. измѣненій числа *судовъ*, ихъ стоимостей и т. д.,—данныя „Отчетовъ о-ва взаимнаго страхованія парусныхъ судовъ“ позволяютъ ознакомиться и съ измѣненіями въ составѣ *судовладѣльцевъ*: такъ какъ въ „Спискахъ судовъ“, даваемыхъ время отъ времени въ приложеніяхъ къ „Отчетамъ“, указаны имя и фамилія владѣльцевъ каждаго даннаго судна, то это даетъ возможность выяснить и число судовладѣльцевъ, и размѣры капиталовъ, вложенныхъ въ суда каждымъ изъ нихъ, и число принадлежащихъ имъ судовъ.

Нѣтъ надобности долго останавливаться на томъ, насколько важно установленіе направленій и размѣровъ этихъ измѣненій. Происходитъ ли въ парусномъ флотѣ концентрація капиталовъ или ихъ раздробленіе, болѣе ли крупные капиталисты вытѣсняютъ мелкихъ или, наоборотъ, послѣдніе шагъ за шагомъ вытѣсняютъ первыхъ изъ ихъ позицій, какія послѣдствія несутъ для паруснаго флота эти измѣненія,—все это вопросы, имѣющіе и теоретическій интересъ, и практическое значеніе.

Но прежде, чѣмъ перейти къ ознакомленію съ данными, мы должны сказать нѣсколько словъ о нѣкоторыхъ частностяхъ, съ которыми намъ пришлось столкнуться въ процессѣ ихъ разработки.

Не всегда владѣльцемъ судна оказывается одно лицо; „Списки“ показываютъ, что довольно часто въ парусномъ флотѣ встрѣчается совладѣніе, т. е. одно судно принадлежитъ 2 и больше владѣльцамъ. Въ этихъ случаяхъ мы руководствовались слѣдующимъ правиломъ: если данные совладѣльцы на всемъ протяженіи десятилѣтія всегда выступаютъ только вмѣстѣ, то мы считали ихъ за одного владѣльца; если же они выступаютъ частью, какъ совладѣльцы, частью, какъ единоличные владѣльцы или совладѣльцы въ иной комбинаціи, то мы каждаго изъ этихъ совладѣльцевъ считаемъ особо, принимая—что, конечно, далеко не всегда будетъ точно совпадать съ дѣйствительностью, но чего мы,

по характеру данныхъ избѣжать не могли,—ихъ доли въ стоимости судовъ равными другъ другу. Мотивы, которыми мы руководствовались, принимая это правило, ясны: для насъ въ нашемъ обзорѣ важенъ не моментъ распредѣленія прибыли, а моментъ распоряженія судномъ. И если совладѣніе является постояннымъ, то съ этой точки зрѣнія разница между нимъ и владѣніемъ единоличнымъ почти отсутствуетъ.

Но руководствуясь этимъ правиломъ при группировкѣ владѣльцевъ по числу принадлежащихъ имъ судовъ, мы столкнулись со случаями, когда на долю отдѣльныхъ владѣльцевъ приходилось дробное число судовъ; тогда мы, въ цѣляхъ упрощенія таблицъ, указанную дробь откидывали и соотвѣтствующее судно на время устраняли изъ подсчета. Это было бы, конечно, существенно неправильно, если бы такіе случаи были часты, но, какъ видно будетъ изъ дальнѣйшаго, они встрѣчались весьма рѣдко, а потому сколько-нибудь замѣтнаго вліянія оказать не могли.

XXIII.

Общее число владѣльцевъ судовъ въ уѣздѣ на 1 января 1900 г. было равно 123; къ 1 апрѣля 1910 г. оно понизилось до 113. Въ то время, какъ число судовъ, принадлежащихъ судовладѣльцамъ Арханг. у., возросло на 2 0%, а ихъ общая стоимость—на 82.9%, число самихъ судовладѣльцевъ понизилось на 8.1%. Это свидѣтельствуетъ, что, въ общемъ, за десятилѣтіе наблюдался процессъ концентраціи и капиталовъ и судовъ: среднее на одного владѣльца число судовъ возросло съ 1.22 до 1.35, т. е. на 10.7%, а средній на одного владѣльца капиталъ—съ 2257 р. до 4492 р., т. е. на 99.0%.

Но эти цифры слишкомъ общи и мало говорятъ. Ихъ надо детализировать,—измѣненія въ составѣ судовладѣльцевъ надлежитъ прослѣдить болѣе тщательно.

Какъ мы уже видѣли выше, всѣ парусныя суда по своему назначенію распредѣляются на суда грузовыя и суда промысловыя; соотвѣтственно этому и судовладѣльцевъ прежде всего надлежитъ раздѣлить на владѣльцевъ судовъ грузовыхъ, владѣльцевъ судовъ промысловыхъ и владѣльцевъ и тѣхъ и другихъ. Измѣненія числа владѣльцевъ этихъ различныхъ группъ, какъ мы увидимъ изъ приводимой теперь таблицы, были отличны другъ отъ друга:

Таблица № 1.

		1900 г.	1910 г.	Приростъ или убыль въ 0/00/0.
Владѣльцевъ судовъ	промысловыхъ	10	4	—60.0
„ „	грузовыхъ . .	112	109	— 2.7
„ „	грузов. и пром.	1	—	—
	Всего	123	113	— 8.1

Уменьшеніе числа владѣльцевъ особенно замѣтно среди владѣльцевъ судовъ промысловыхъ, но въ этомъ нѣтъ ничего удивительнаго, ибо это уменьшеніе вполнѣ соотвѣтствуетъ уменьшенію числа промысловыхъ судовъ. И если мы будемъ брать среднее число судовъ на одного владѣльца, то мы увидимъ, что въ этой группѣ оно въ теченіе всего десятилѣтія оставалось неизмѣннымъ: каждый владѣлецъ этой группы владѣлъ и въ началѣ и въ концѣ десятилѣтія только однимъ

судномъ. Гораздо большаго вниманія заслуживаетъ тотъ фактъ, что уменьшается также и число владѣльцевъ судовъ грузовыхъ въ то время, какъ число самыхъ грузовыхъ судовъ, какъ намъ извѣстно, возростаетъ: владѣльцамъ однихъ грузовыхъ судовъ въ 1900 г. принадлежало 138 судовъ, а въ 1910 г.—149 суд., т. е. на 8.0% больше; въ результатѣ—число судовъ на одного владѣльца въ этой группѣ замѣтно возросло,—съ 1.23 въ 1900 г. до 1.37 въ 1910 г., т. е. на 12.2%.

Что касается до владѣнія одновременно судами и грузовыми и промысловыми, то подобные случаи, вообще говоря, въ Бѣломорскомъ парусномъ флотѣ встрѣчаются довольно рѣдко; число таковыхъ владѣльцевъ ни въ началѣ, ни въ концѣ десятилѣтія во всей губерніи не достигло даже 10. Что же касается до Архангельскаго уѣзда, то въ немъ таковыхъ владѣльцевъ встрѣтился только одинъ—и то лишь въ началѣ десятилѣтія. Это былъ владѣлецъ 1 грузового и 1 промысловаго судовъ, о размѣрахъ которыхъ можно судить уже по одному тому, что оба вмѣстѣ они стоили 455 р. (120 руб. промысловое и 335 руб.—грузовое). По этимъ немногимъ цифрамъ можно судить, насколько невелико было значеніе этого типа владѣльцевъ въ общемъ судовладѣніи Арханг. уѣзда; поэтому, въ дальнѣйшемъ, даже приводя въ итоговыхъ сводкахъ соотвѣтствующія данныя, мы не будемъ останавливаться на комментированіи ихъ.

Въ итогѣ, если брать измѣненія числа судовъ на одного владѣльца, приходится констатировать, что ростъ этого числа наблюдается лишь тамъ, гдѣ растетъ вообще число судовъ.

Но неизмѣнность числа судовъ, приходящихся на каждаго изъ владѣльцевъ судовъ промысловыхъ, не говоритъ еще о томъ, что въ группѣ этихъ послѣднихъ не наблюдается концентраціи капиталовъ. Таковая здѣсь наблюдается даже въ болѣе сильной степени, чѣмъ среди владѣльцевъ судовъ грузовыхъ. Это мы увидимъ, сопоставивъ соотвѣтствующія данныя объ общей суммѣ капиталовъ владѣльцевъ этихъ группъ и о среднихъ капиталахъ на одного владѣльца.

Таблица № 2.

	Общая сумма капиталовъ (въ руб.)			Средній на 1 владѣл. капиталъ (въ руб.).		
	1900 г.	1910 г.	Измѣн. въ %%.	1900 г.	1910 г.	Измѣн. въ %%.
Владѣльцы суд. промысл.	2.226	2.559	+15.0	223	640	+187.0
„ „ грузовыхъ	274.875	505.093	+83.8	2.454	4.634	+ 88.8
„ „ груз. и пр.	455	—	—	455	—	—
Всего	277.556	507.652	+82.9	2.257	4.492	+ 99.0

Общая сумма капиталовъ, вложенныхъ въ парусныя суда, возростаетъ и въ группѣ владѣльцевъ грузовыхъ судовъ, и въ группѣ владѣльцевъ судовъ промысловыхъ, но для вторыхъ ростъ этотъ въ 5 ½ разъ меньшій, чѣмъ для первыхъ. Что же касается до средняго на 1 владѣльца капитала, то ростъ такового для владѣльцевъ судовъ промысловыхъ идетъ свыше, чѣмъ вдвое быстрѣе, чѣмъ для владѣльцевъ судовъ грузовыхъ.

Въ виду такого различія въ измѣненіяхъ судовладѣльцевъ и ихъ капиталовъ по указаннымъ группамъ, мы въ дальнѣйшемъ прослѣдимъ отдѣльно измѣненія въ составѣ владѣльцевъ судовъ промысловыхъ и владѣльцевъ судовъ грузовыхъ.

XXIV.

Такъ какъ всѣ владѣльцы промысловыхъ судовъ обладали только однимъ судномъ каждый, то измѣненія въ этой группѣ судовладѣльцевъ будутъ вполнѣ соотвѣтствовать измѣненіямъ числа таковыхъ судовъ (см. главы VIII и IX). Единственное отличіе вносится для 1900 г., благодаря тому, что тогда одно промысловое судно принадлежало выдѣленному нами въ особую группу владѣльцу судовъ промысловыхъ и грузовыхъ.

Въ теченіе десятилѣтія число владѣльцевъ судовъ промысловыхъ сократилось не только абсолютно, но и относительно общаго числа всѣхъ владѣльцевъ парусныхъ судовъ уѣзда; въ 1900 г. они дали 8.1% всѣхъ судовладѣльцевъ уѣзда, а въ 1910 г.—только 3.5%. Это свидѣтельствуетъ о томъ, что данная отрасль судовладѣнія за указанный періодъ переживала жестокій кризисъ. Но побѣдителями изъ этого кризиса выходили лица, могшія располагать большими капиталами. Это видно и изъ того, что средній на 1 владѣльца капиталъ возросъ въ этой группѣ почти втрое, и изъ того, какъ измѣнилось число владѣльцевъ, если ихъ группировать по размѣрамъ вложеннаго ими въ суда капитала. Эти послѣднія измѣненія мы увидимъ изъ слѣд. таблицы:

Таблица № 3.

	1900 г.		1910 г.	
	Число.	Въ %%%	Число	Въ %%%.
До 150 руб.	4	40.0	1	25.0
Отъ 151 до 300 р. . . .	4	40.0	1	25.0
„ 301 до 500 р. . . .	2	20.0	—	—
„ 501 до 1000 р. . .	—	—	1	25.0
Свыше 1000 р. . . .	—	—	1	25.0
Всего . . .	10	100.0	1	100.0

Какъ мы уже знаемъ изъ обзора измѣненій въ составѣ промысловыхъ судовъ по качеству постройки (см. главу IX), этотъ процессъ капитализаціи сопровождался улучшеніемъ качества постройки судовъ. Въ 1900 г. девять десятыхъ судовъ, принадлежащихъ владѣльцамъ промысловыхъ судовъ, по качеству постройки были отнесены къ III—худшему разряду и только 10% ко II разряду; въ 1910 же году число тѣхъ и другихъ было равно. Теперь не лишне будетъ отмѣтить, что это улучшеніе вызвано тѣмъ, что качество постройки судовъ, принадлежащихъ обладателямъ большихъ капиталовъ, было много лучше, чѣмъ качество постройки судовъ у обладателей относительно меньшихъ капиталовъ. Если же брать соотвѣтственно равныя группы, то на низшихъ группахъ за десятилѣтіе наблюдается не улучшеніе, а ухудшеніе качества постройки. Такъ, среди судовъ стоимостью до 300 руб. въ 1900 г. судовъ, отнесенныхъ къ III-му разряду, было 87.5%, а въ 1910 г.—100.0%.

XXV.

Измѣненія числа владѣльцевъ грузовыхъ судовъ не совпадаютъ съ измѣненіями числа судовъ, поэтому на этихъ измѣненіяхъ мы остановимся подробнѣе.

Общее число владѣльцевъ грузовыхъ судовъ въ 1900 г. было равно 112, а въ 1910 г.—109; число же принадлежащихъ имъ судовъ—138 и 149. Число судовъ, принадлежащихъ одному владѣльцу, колебалось между 1 и 4 въ 1900 г. и 1 и 5 въ 1910 г. Если разбить всѣхъ судовладѣльцевъ на группы по числу принадлежащихъ имъ судовъ, то измѣненія числа владѣльцевъ по этимъ группамъ будутъ видны изъ слѣд. таблицы:

Таблица № 4.

	1900 г.		1910 г.		Измѣн.
	Число.	Въ %%%.	Число.	Въ %%%.	въ %%%.
Владѣльцевъ 1 судна . . .	90	80.4	85	78.0	— 5.6
„ 2 судовъ . .	19	16.9	15	13.8	— 21.1
„ 3 „ . .	2	1.8	5	4.6	+150.0
„ 4 „ . .	1	0.9	2	1.8	+300.0
„ 5 „ . .	—	—	2	1.8	
Всего . . .	112	100.0	109	100.0	— 2.7

Уменьшается число владѣльцевъ 1—2 судовъ—въ общемъ на 8.3%, причемъ уменьшеніе числа владѣльцевъ 2 судовъ идетъ значительно быстрѣе, чѣмъ уменьшеніе числа владѣльцевъ 1 судна. Растетъ число владѣльцевъ 3 и больше судовъ—въ общемъ на 200.0%. Соотвѣтственно измѣняются и процентныя отношенія числа владѣльцевъ отдѣльныхъ группъ по всему числу владѣльцевъ.

Съ этими данными о числѣ судовладѣльцевъ слѣдуетъ сопоставить данныя о числѣ принадлежащихъ имъ судовъ. Владѣльцамъ различнаго числа судовъ въ общемъ принадлежало судовъ:

Таблица № 5.

	1900 г.		1910 г.	
	Число.	Въ %%%.	Число.	Въ %%%.
Владѣльцамъ 1 судна . .	90	65.2	85	57.4
„ 2 судовъ .	38	27.5	30	20.3
„ 3 „ . .	6	4.4	15	10.1
„ 4 „ . .	4	2.9	8	5.4
„ 5 „ . .	—	—	10	6.8
Всего . . .	138	100.0	148	100.0

Приростъ или убыль за 10 лѣтъ нами здѣсь не даны, ибо они будутъ соотвѣтственно равны измѣненіямъ числа владѣльцевъ въ предыдущей таблицѣ. Весь интересъ этихъ данныхъ въ сопоставленіи распредѣленія судовъ по группамъ съ соотвѣтствующимъ распредѣленіемъ числа судовладѣльцевъ.

Произведя эти сопоставленія, мы увидимъ, что процессъ собиранія судовъ въ рукахъ наиболѣе крупныхъ владѣльцевъ идетъ очень быстро. Въ 1900 г. владѣльцамъ 1—2 судовъ принадлежало свыше $^9/_{10}$ всего числа судовъ (92.7%); въ 1910 г. ихъ доля уже сильно понизилась: имъ

въ этомъ году принадлежитъ только 77.7%. Зато владѣльцамъ 4 и больше судовъ, которымъ въ 1900 г. принадлежало едва 2.9% всѣхъ судовъ, въ 1910 г. принадлежитъ уже 12.2% *).

Убыль числа судовъ, принадлежащихъ владѣльцамъ 1—2 судовъ, идетъ быстрѣе, чѣмъ убыль числа судовладѣльцевъ этихъ группъ (10.2% и 8.3%); съ другой стороны, приростъ числа судовъ, принадлежащихъ владѣльцамъ 3 и больше судовъ, совершается быстрѣе, чѣмъ приростъ числа судовладѣльцевъ этихъ группъ (230% и 200%).

Изъ отдѣльныхъ группъ наиболѣе существенное уменьшеніе и числа владѣльцевъ, и числа принадлежащихъ имъ судовъ наблюдается въ группѣ владѣльцевъ 2 судовъ.

Но если число судовладѣльцевъ и число принадлежащихъ имъ судовъ въ различныхъ группахъ иногда увеличивается, иногда уменьшается, то общая сумма вложенныхъ ими въ суда капиталовъ растетъ во всѣхъ группахъ, хотя и съ различной быстротой:

Таблица № 6.

	1900 г.		1910 г.		Измѣн. въ %%
	Руб.	Въ %%	Руб.	Въ %%	
Владѣльцы 1 судна	163.185	59.4	266.803	53.0	+ 63.5
„ 2 судовъ . . .	88.197	32.1	101.519	20.2	+ 15.1
„ 3 „ . . .	15.991	5.8	88.979	17.6	+ 45.6
„ 4 „ . . .	7.502	2.7	32.279	6.4	+518.7
„ 5 „ . . .	—	—	14.136	2.8	
Всего . . .	274.875	100.0	503.716	100.0	+ 83.3

Если мы сопоставимъ данныя о процентномъ распредѣленіи капиталовъ съ данными о таковомъ же распредѣленіи числа судовъ, то увидимъ, что они далеко не всегда совпадаютъ другъ съ другомъ, что въ группахъ владѣльцевъ 1—2 и 5 судовъ процентъ числа судовъ соотвѣтственно выше процента капиталовъ, а въ группахъ владѣльцевъ 3 и 4 судовъ—наоборотъ, выше процентъ капиталовъ. Это свидѣтельствуетъ о томъ, что стоимость судовъ въ различныхъ группахъ не одинакова. Подтвержденіе этому мы найдемъ, если вычислимъ среднюю стоимость судовъ въ различныхъ группахъ; вотъ соотвѣтствующія данныя (ср. стоимость въ рубляхъ):

Таблица № 7.

	1900 г.	1910 г.	Измѣненія въ %%
Владѣльцы 1 судна	1813	3139	+ 73.1
„ 2 судовъ	2321	3384	+ 45.8
„ 3 „	2665	5932	+122.6
„ 4 „	1876	4035	+115.1
„ 5 „	—	1414	—
Всего . . .	1992	3404	+ 70.9

*) Въ таблицѣ № 5 число общихъ судовъ въ 1910 г. показано меньше дѣйствительнаго на одно; это объясняется тѣмъ, что въ данномъ случаѣ намъ пришлось встрѣтиться со сложнымъ случаемъ совладѣнія и чтобы не усложнять таблицы введеніемъ дробей, мы выкинули это судно изъ всѣхъ таблицъ при группировкѣ по числу судовъ (т. е. и изъ таблицы № 6). Число судовладѣльцевъ отъ этого не измѣнилось.

Различіе стоимостей судна не только не уменьшилось за десятилѣтіе, но даже сильно возросло. Въ 1900 г. крайнія относились другъ къ другу какъ 100 къ 147, а въ 1910 г.—уже какъ 100 къ 420. Это различіе среднихъ стоимостей особенно обострено появленіемъ въ 1910 году владѣльцевъ 5 судовъ, сочетавшихъ большое число судовъ съ незначительною ихъ среднею стоимостью; но даже если брать только тѣ группы, которыя имѣлись и въ 1900 г. и въ 1910 г., то и тогда въ 1910 г. мы будемъ имѣть отношеніе крайнихъ равнымъ 100 къ 189, т. е. увеличеніе колебаній по сравненію съ 1900 годомъ.

Заслуживаетъ быть отмѣченнымъ, что и въ 1900, и въ 1910 г.г., наивысшая средняя стоимость судна встрѣчается не въ группахъ владѣльцевъ наибольшаго числа судовъ, а въ средней группѣ—владѣльцевъ 3 судовъ; что же касается до увеличенія средней стоимости, то оно идетъ болѣе быстро въ группахъ владѣльцевъ 3—4 судовъ, чѣмъ въ группахъ владѣльцевъ 1—2 судовъ.

Различіе стоимости судовъ въ различныхъ группахъ настолько велико, что оно порой перевѣшиваетъ различіе въ числѣ судовъ, принадлежащихъ владѣльцамъ этихъ группъ. И нерѣдко средній на 1 владѣльца капиталъ бываетъ больше въ группахъ владѣльцевъ меньшаго числа судовъ, чѣмъ въ группахъ владѣльцевъ большаго числа судовъ. Это мы увидимъ, если высчитаемъ приходящійся въ среднемъ на 1 владѣльца капиталъ (въ рубл.) въ различныхъ группахъ:

Таблица № 8.

	1900 г.	1910 г.	Измѣненія въ $^0/_{0^0}$.
Владѣльцы 1 судна	1.813	3.139	+ 73.1
„ 2 судовъ	4.642	6.768	+ 45.8
„ 3 „	7.996	17.796	+122.6
„ 4 „	7.502	16.140	+115.1
„ 5 „	—	7.068	—
Всего . . .	2.454	4.621	+ 88.3

Средній капиталъ, вложенный въ суда, у владѣльцевъ 3 судовъ и въ 1900 и въ 1910 г.г. больше таковыхъ у владѣльцевъ 4 и 5 судовъ, а капиталъ владѣльцевъ 4 судовъ въ 1910 г. больше капиталовъ владѣльцевъ 5 судовъ. Но эта разница въ капиталахъ свидѣтельствуетъ о томъ, что владѣлецъ, напр., 5 судовъ въ 1910 г. игралъ въ общемъ грузооборотѣ значительно меньшую роль, чѣмъ владѣлецъ 3 судовъ: то, что онъ выигрывалъ въ количествѣ судовъ, онъ проигрывалъ, даже съ избыткомъ, въ ихъ качествѣ. Поэтому, какъ ни любопытны и ни показательны данныя объ измѣненіяхъ числа судовладѣльцевъ по количеству принадлежащихъ имъ судовъ, они одни говорятъ еще недостаточно. Чтобы исчерпывающе установить измѣненія—ихъ направленія и размѣры—въ составѣ судовладѣльцевъ, мы прослѣдимъ распредѣленіе послѣднихъ по группамъ въ зависимости отъ размѣровъ капиталовъ, вложенныхъ ими въ парусныя суда.

XXVI.

Для этого мы разобьемъ всѣхъ судовладѣльцевъ на группы по общей стоимости всѣхъ принадлежащихъ имъ судовъ: такихъ группъ

мы выдѣлимъ 9: до 300 руб., отъ 301 до 1000 руб., отъ 1001 до 2000, отъ 2001 до 3000, отъ 3001 до 4000, отъ 4001 до 5000, отъ 5001 до 10000, отъ 10.000 до 20.000 и свыше 20.000 руб.

При подобной группировкѣ число судовладѣльцевъ и принадлежащихъ имъ судовъ будетъ въ теченіе десятилѣтія измѣняться такимъ образомъ:

Таблица № 9.

	ЧИСЛО СУДОВЛАДѢЛЬЦЕВЪ.			ПРИНАДЛЕЖАЛО ИМЪ СУДОВЪ.		
	1900 г.	1910 г.	Измѣнен. въ %%	1900 г.	1910 г.	Измѣнен. въ %%
До 300 р.	7	2	— 71.4	7	2	— 71.4
Отъ 301 до 1000 р.	22	6	— 72.7	23	6	— 73.9
„ 1001 „ 2000 „	32	23	— 28.1	32	23	— 28.1
„ 2001 „ 3000 „	17	14	— 17.7	19	14	— 26.3
„ 3001 „ 4000 „	17	20	+ 17.7	25	20	— 20.0
„ 4001 „ 5000 „	4	11	+175.0	5	15	+200.0
„ 5001 „ 10.000 „	13	23		27	35	
„ 10.001 „ 20.000 „	—	8	+153.8	—	25	+155.5
Свыше 20.000 „	—	2		—	9	
Всего . . .	112	109	— 2.7	138	149*)	+ 8.0

Число судовладѣльцевъ уменьшается въ группахъ съ относительно небольшими размѣрами вложеннаго въ суда капитала—до 3.000 руб., при чемъ это уменьшеніе идетъ тѣмъ быстрѣе, чѣмъ меньше размѣры капиталовъ данной группы судовладѣльцевъ. Число судовладѣльцевъ въ группахъ съ относительно большими размѣрами капиталовъ,—начиная отъ 3001 руб., возрастаетъ,—сначала слабо, затѣмъ въ группахъ, начиная отъ 4001 руб., очень быстро (въ $2^1/_2$ раза). Въ общемъ, число судовладѣльцевъ въ тѣхъ группахъ, гдѣ оно сокращается, т. е. до 3000 р., понизилось съ 78 до 45, т. е. на 42.3%; въ остальныхъ же группахъ возросло съ 34 до 64, т. е. на 88.2%.

Измѣненія числа судовъ совершаются въ общемъ согласованно съ измѣненіями числа судовладѣльцевъ. Нѣкоторыя отличія имѣются только въ среднихъ группахъ—отъ 2001 до 5000 руб., причемъ въ группахъ отъ 2001 до 3000 и отъ 4001 до 5000 направленія измѣненій числа судовъ и числа судовладѣльцевъ совпадаютъ и разница только въ темпѣ: въ первой изъ этихъ группъ убыль, а во второй—увеличеніе числа судовъ идутъ быстрѣе, чѣмъ числа судовладѣльцевъ. Что же касается до группы отъ 3001 до 4000 руб., то здѣсь разница имѣется и въ направленіи измѣненій: въ то время, какъ число судовладѣльцевъ въ этой группѣ возростаетъ (на 17.7%), число принадлежащихъ имъ судовъ уменьшается (на 20.0%). Въ общемъ, число судовъ, принадлежащихъ владѣльцамъ съ размѣрами капитала до 3000 руб. (т. е. тѣхъ группъ, гдѣ число владѣльцевъ сокращается), понизилось съ 81 до 45, т. е. на 44.4% (быстрѣе, чѣмъ число судовладѣльцевъ), а число судовъ, принад-

*) Такъ какъ владѣльцы того судна, которое было нами исключено изъ подсчета въ предыдущей главѣ (см. примѣчаніе къ таблицѣ № 5), относятся по размѣрамъ своихъ капиталовъ къ одной и той же группѣ, то въ настоящей главѣ явилась возможность обходиться безъ дробей, не исключая этого судна.

лежащихъ владѣльцамъ съ размѣрами капитала отъ 3.001 руб. (т. е. тѣхъ группъ, гдѣ число судовладѣльцевъ возростаетъ), увеличилось съ 57 до 104, т. е. на 82.4% (медленнѣе, чѣмъ число судовладѣльцевъ).

Это послѣднее сопоставленіе измѣненій числа судовъ съ измѣненіями числа судовладѣльцевъ говоритъ, что и въ тѣхъ группахъ, гдѣ число судовладѣльцевъ уменьшается, и тамъ, гдѣ число ихъ увеличивается, за десятилѣтіе среднее на одного владѣльца число судовъ уменьшается. На самомъ дѣлѣ, въ группахъ судовладѣльцевъ съ капиталомъ до 3000 руб. въ 1900 г., въ среднемъ, на 1 владѣльца приходилось по 1.04 судна, а въ 1910 г.—по 1.00 суд.; въ группахъ судовладѣльцевъ съ капиталомъ отъ 3001 руб. и свыше въ 1900 г. на одного владѣльца приходилось 1.68 суд., а въ 1910 г.—1.63 суд. Уменьшеніе въ обоихъ случаяхъ весьма незначительно, но все-таки это уменьшеніе, и если въ конечномъ итогѣ мы имѣемъ для Арханг. уѣзда ростъ числа судовъ, приходящихся на 1 владѣльца, то это вызывается не тѣмъ, что увеличивается число судовъ у лицъ, располагающихъ равными капиталами, а тѣмъ, что обладатели небольшихъ капиталовъ быстро вытѣсняются обладателями капиталовъ большихъ.

Насколько быстро идетъ это вытѣсненіе, мы увидимъ, если переведемъ въ проценты данныя предыдущей таблицы; тогда мы будемъ имѣть:

	Судовладѣльцы.		Принадлежащ. имъ суда.	
	1900 г.	1910 г.	1900 г.	1910 г.
До 300 р. . .	6.2	1.8	5.1	1.4
Отъ 301 до 1000 „ . .	19.6	5.5	16.7	4.0
„ 1001 „ 2000 „ . .	28.6	21.1	23.2	15.4
„ 2001 „ 3000 „ . .	15.2	12.9	13.7	9.4
„ 3001 „ 4000 „ . .	15.2	18.4	18.1	13.4
„ 4001 „ 5000 „ . .	3.6	10.1	3.6	10.1
„ 5001 „ 10.000 „ . .	11.6	21.1	19.6	23.5
„ 10.001 „ 20.000 „ . .	—	7.3	—	16.8
Свыше 20.000 „ . .	—	1.8	—	6.0
Всего . . .	100.0	100.0	100.0	100.0

Въ 1900 г. судовладѣльцы, вложившіе въ свои парусныя суда до 3.000 руб., составляли 69.6% всего числа судовладѣльцевъ, а число принадлежащихъ имъ судовъ—58.7% всего числа грузовыхъ судовъ уѣзда; къ 1 апрѣля 1910 г. число этихъ судовладѣльцевъ понизилось до 41.3% а число принадлежащихъ имъ судовъ—до 30.2% Зато число судовладѣльцевъ съ большими капиталами и принадлежащихъ имъ судовъ возросло и абсолютно и относительно: въ 1900 г. судовладѣльцы, вложившіе въ суда свыше 3.000 руб., составили 30.4% всего числа судовладѣльцевъ, а въ 1910 г.—уже 58.7% принадлежавшія имъ суда въ 1900 г. давали 41.3% всего числа грузовыхъ судовъ, а въ 1910 г.—уже 69.8%.

Еще болѣе быстро, чѣмъ ростъ числа судовладѣльцевъ въ группахъ съ относительно высокими размѣрами капитала, идетъ ростъ общей

суммы принадлежащихъ имъ капиталовъ. Объ этомъ ростѣ мы составимъ представленіе по слѣд. таблицѣ:

Таблица № 10.

	1900 г.		1910 г.		Измѣненія за 10 лѣтъ въ %%.
	Руб	Въ %%.	Руб.	Въ %%.	
До 300 р.	1.455	0.5	557	0.1	— 61.7
Отъ 301 до 1000 „	14.394	5.3	3.933	0.8	— 72.7
„ 1001 „ 2000 „	47.375	17.2	36.284	7.2	— 23.4
„ 2001 „ 3000 „	40.708	14.8	34.637	6.9	— 14.9
„ 3001 „ 4000 „	57.732	21.0	68.407	13.5	+ 18.5
„ 4001 „ 5000 „	17.650	6.4	49.897	9.9	+182.7
„ 5001 „ 10.000 „	95.561	34.8	162.791	32.2	+225.8
„ 10.001 „ 20.000 „	—	—	100.931	20.0	
Свыше 20.000 „	—	—	47.656	9.4	
Всего . . .	274.875	100.0	505.093	100.0	+ 83.8

За исключеніемъ группы владѣльцевъ съ капиталами отъ 301 до 1000 руб., гдѣ процентъ убыли общей суммы капиталовъ точно совпадаетъ съ процентомъ уменьшенія числа владѣльцевъ, всюду ростъ общей суммы капиталовъ въ тѣхъ группахъ, гдѣ число владѣльцевъ увеличивается, идетъ быстрѣе увеличенія числа владѣльцевъ, а уменьшеніе суммы капиталовъ тамъ, гдѣ число владѣльцевъ уменьшается,—медленнѣе уменьшенія числа судовладѣльцевъ, т. е., за указаннымъ выше исключеніемъ, всюду мы имѣемъ ростъ капиталовъ, приходящихся на 1 владѣльца даже внутри соотвѣтствующихъ группъ.

Уменьшеніе общей суммы капиталовъ, вложенныхъ въ суда, мы имѣемъ въ тѣхъ же группахъ, гдѣ имѣли уменьшеніе числа владѣльцевъ (т. е. до 3000 руб.); въ общемъ, въ этихъ группахъ сумма капиталовъ уменьшилась на 27.4% (число судовладѣльцевъ—на 42.3%). Ростъ общей суммы капиталовъ мы имѣемъ во всѣхъ остальныхъ группахъ—на 151.3% (число судовладѣльцевъ на 88.2%).

Этому сокращенію абсолютныхъ размѣровъ общей суммы капиталовъ мелкихъ судовладѣльцевъ соотвѣтствовало и пониженіе ихъ относительнаго значенія: въ 1900 г. они давали 37.8% всѣхъ капиталовъ, вложенныхъ въ суда владѣльцами грузовыхъ судовъ, а въ 1910 г.—уже только 15.0%. Зато капиталы владѣльцевъ болѣе крупныхъ (свыше 3000 руб.) съ 62.2% въ 1900 г. поднялись до 85.0 въ 1910 г.

Итакъ, если группировать судовладѣльцевъ по стоимости принадлежащихъ имъ судовъ, то мы наблюдаемъ для десятилѣтія усиленное вытѣсненіе мелкихъ владѣльцевъ—владѣльцами болѣе крупными, а также продолжающуюся концентрацію и капиталовъ и судовъ въ рукахъ относительно немногихъ судовладѣльцевъ. Къ сожалѣнію, недостаточная полнота матеріаловъ, отмѣченная уже нами выше (см. главу XV), не позволяетъ установить, имѣлась ли такая же концентрація и въ отношеніи тоннажа судовъ. Но если не задаваться вопросомъ о выясненіи измѣненій тоннажа за десятилѣтіе, а просто ознакомиться съ положеніемъ дѣлъ съ этой области къ тому времени, для котораго свѣдѣнія о тоннажѣ имѣются (1 апрѣля 1910 г.), то мы сможемъ уста-

новить, что къ этому времени во владѣніи судовладѣльцевъ относительно крупныхъ находились суда, дававшія гораздо большій процентъ тоннажа (по отношенію къ грузоподъемности всѣхъ грузовыхъ судовъ уѣзда), чѣмъ таковой процентъ числа самихъ владѣльцевъ, т. е., что къ этому времени мы имѣемъ достаточно далеко зашедшую концентрацію и въ этой области.

Прежде всего ознакомимся, съ какого рода полнотой данныхъ намъ приходится имѣть дѣло. Для этого мы дадимъ въ нижеслѣдующей таблицѣ свѣдѣнія о числѣ и общей стоимости тѣхъ судовъ, принадлежащихъ владѣльцамъ различныхъ группъ, тоннажъ которыхъ намъ извѣстенъ, и объ отношеніи этихъ цифръ къ общему числу всѣхъ судовъ и ихъ стоимости по соотвѣтствующимъ группамъ, объ общемъ тоннажѣ всѣхъ тѣхъ судовъ, о которыхъ есть свѣдѣнія и, наконецъ, объ общемъ тоннажѣ всѣхъ судовъ по группамъ, причемъ эта послѣдняя цифра нами получается путемъ приблизительнаго разсчета, основаннаго на допущеніи равнаго внутри каждой отдѣльной группы отношенія тоннажа къ стоимости у судовъ, о тоннажѣ которыхъ нѣтъ данныхъ, съ судами, тоннажъ которыхъ намъ извѣстенъ.

Таблица № 11.

	Судовъ, тоннажъ которыхъ извѣст.		Ихъ общая стоимость.		Грузоподъемность.	
	Число.	Въ % ко всему чис. суд., прин. влад. этой группы.	Въ руб.	Въ % къ общ. стоим. всѣхъ суд. данной гр.	Тѣхъ суд., о тоннажѣ которыхъ есть свѣд.	Всѣхъ судовъ.
До 300 р.	2	100.0	557	100.0	27.00	27.00
Отъ 301 до 1000 р.	4	66.7	2.862	72.8	66.87	91.89
„ 1001 „ 2000 „	20	87.0	30.977	85.4	839.68	983.57
„ 2001 „ 3000 „	13	92.9	32.400	93.5	586.58	627.03
„ 3001 „ 4000 „	19	95.0	65.085	95.1	980.97	1031.00
„ 4001 „ 5000 „	14	93.3	45.633	91.5	679.61	743.07
„ 5001 „ 10.000 „	27	77.1	115.724	71.1	1533.08	2156.73
„ 10.001 „ 20.000 „	24	96.0	94.200	93.3	1548.87	1646.79
Свыше 20.000 „	8	88.9	41.621	87.3	637.05	729.47
Всего . . .	131	87.9	429.059	84.9	6899.71	8036 55

Полученная нами путемъ приблизительнаго расчета цифра общей грузоподъемности всѣхъ судовъ очень близко подходитъ къ соотвѣтствующимъ цифрамъ, полученнымъ нами путемъ приблизительнаго же подсчета, но въ другой группировкѣ данныхъ (см. главы XV и XVII), расходясь съ ними на 0.9 и 1.5 %; незначительность этого расхожденія свидѣтельствуетъ о томъ, что данная цифра близка къ дѣйствительной, а потому мы, безъ риска сильно ошибиться, можемъ принять распредѣленіе дѣйствительной общей грузоподъемности всѣхъ судовъ

между группами различныхъ судовладѣльцевъ совпадающимъ съ распредѣленіемъ нашей приблизительной грузоподъемности.

Переводя данныя объ этой послѣдней въ проценты, мы получимъ слѣдующую табличку:

До 300 р.	0.3	Отъ 4001 до 5000 р. . . .	9.3
Отъ 301 до 1000 р. . .	1.2	„ 5001 „ 10.000 „ . . .	26.8
„ 1001 „ 2000 „ . .	12.2	„ 10.000 „ 20.000 „ . . .	20.5
„ 2001 „ 3000 „ . .	7.8	свыше 20.000 „ . . .	9.1
„ 3001 „ 4000 „ . .	12.8	Всего	100.0

Число владѣльцевъ первой и послѣдней группъ одинаково (по 2, т. е. 1.8%); тоннажъ же принадлежащихъ имъ судовъ отличается весьма сильно: для первой группы онъ равенъ 0.3, а для послѣдней—9.1.

При подобномъ дѣленіи на большое число группъ, главныя характерныя черты не всегда выступаютъ съ достаточной подчеркнутостью. Поэтому мы разобьемъ всѣхъ судовладѣльцевъ на 3 относительно большія группы:—владѣльцевъ, суда которыхъ оцѣнены не свыше, чѣмъ въ 2000 р.,отъ 2001 до 5000 р., и свыше 5000 р. Это дѣленіе непроизвольное. Какъ мы видѣли изъ приведенныхъ выше данныхъ о средней стоимости судовъ различныхъ типовъ, 2000 руб. это - своего рода приблизительная граница между судами относительно небольшими (клипера, галіоты, шлюпы, гафели, а также отчасти—мелкія яхты) и судами болѣе крупными, болѣе дорогими. Судовладѣльцы, относимые къ группамъ съ капиталомъ до 2000 руб., какъ общее правило, владѣютъ только 1 судномъ каждый (въ этихъ группахъ въ 1900 г. среднее число судовъ на 1 владѣльца было равно 1.02, а въ 1910—1.00); поэтому мы безъ всякой натяжки можемъ считать эти группы судовладѣльцевъ—группами владѣльцевъ одного небольшого судна. Далѣе—5.000 руб. будутъ такой же границей для средней стоимости судовъ болѣе крупныхъ; выше 5000 р. поднимается средняя стоимость только наиболѣе дорогихъ и крупныхъ судовъ—шкунъ-баркъ, шкунъ-бриговъ, кутеровъ, а также наиболѣе крупныхъ гафель-шкунъ (въ 1910 г.). Судовладѣльцы, размѣры капиталовъ которыхъ колеблются между 2001 и 5000 руб., также въ своемъ огромномъ большинствѣ (особенно, къ концу десятилѣтія) являются владѣльцами одного судна (въ 1900 г. въ среднемъ на 1 владѣльца этихъ группъ приходилось по 1.29 суд,, а въ 1910 г.—по 1.09), но значительно болѣе крупнаго, чѣмъ владѣльцы предшествующихъ группъ. Наконецъ, судовладѣльцы послѣднихъ группъ, стоимость судовъ которыхъ превышаетъ 5000 руб., являются или (что рѣже) владѣльцами одного судна изъ числа наиболѣе дорогихъ и крупныхъ, или владѣльцами двухъ и больше судовъ: среднее на 1 владѣльца число судовъ въ этихъ группахъ равно въ 1900 г.—2.08, а въ 1910—2.09.

Произведя по этимъ тремъ большимъ группамъ сопоставленіе данныхъ о процентномъ распредѣленіи числа судовладѣльцевъ, принадлежащихъ имъ судовъ и стоимости и тоннажа послѣднихъ (на 1 апрѣля 1910 г.), мы увидимъ болѣе подчеркнуто, чѣмъ при дѣленіи на 9 группъ, насколько далеко шагнула къ этому времени концентрація въ судовладѣніи Архангельскаго уѣзда.

	Судовлад.	Принадлежимъ судовъ.	Общ. суммы капиталовъ.	Общаго тоннажа судовъ.
До 2000 руб.	28.4	20.8	8.1	13.7
Отъ 2001 до 5000 р. . .	41.3	32.9	30.3	29.9
Свыше 5000 р. . .	30.3	46.3	61.6	56.4
Всего . . .	100.0	100.0	100.0	100.0

Въ группахъ мелкихъ судовладѣльцевъ процентъ общаго тоннажа вдвое, а общей суммы капиталовъ—втрое меньше процента числа владѣльцевъ; этимъ владѣльцамъ, которыхъ больше $^1/_4$ всѣхъ судовладѣльцевъ уѣзда, принадлежитъ $^1/_5$ часть всѣхъ судовъ по числу, $^1/_7$ часть по тоннажу и $^1/_{12}$—по стоимости. Зато, съ другой стороны, 30.3 процентамъ владѣльцевъ,—владѣльцамъ наиболѣе крупнымъ,—принадлежитъ почти половина всѣхъ судовъ по числу, почти $^3/_5$—по тоннажу и свыше $^3/_5$—по общей стоимости.

Такимъ образомъ детальный анализъ данныхъ о судовладѣніи Архангельскаго уѣзда свидѣтельствуетъ о быстро идущемъ и уже далеко зашедшемъ разслоеніи судовладѣльцевъ на группы капиталистовъ болѣе мелкихъ и болѣе крупныхъ, причемъ послѣдніе, являясь экономически болѣе сильными, быстро вытѣсняютъ первыхъ. И въ 1910 г. стать судовладѣльцемъ, а тѣмъ болѣе съ успѣхомъ бороться за существованіе много труднѣе, чѣмъ было въ 1900 г.

XXII.

Итакъ, мы знаемъ теперь, что въ судовладѣніи Архангельскаго уѣзда, съ одной стороны, болѣе дешевыя, менѣе подвижныя, хуже построенныя *суда* вытѣсняются болѣе дорогими—лучше приспособленными, а съ другой стороны, и мелкіе *судовладѣльцы* вытѣсняются болѣе крупными. Есть ли какая либо связь между этими явленіями? Существуетъ ли между ними причинная зависимость? И какова эта зависимость?

Чтобы отвѣтить на эти вопросы, мы продолжимъ въ соотвѣтствующемъ направленіи нашъ анализъ данныхъ,—попытаемся выяснить, одинаковы ли размѣры и качества судовъ, принадлежащихъ судовладѣльцамъ различныхъ (по стоимости принадлежащихъ имъ судовъ) группъ, и если не одинаковы, то въ чемъ отличіе? При этомъ обзорѣ для большей отчетливости мы будемъ брать данныя, группируя судовладѣльцевъ по 3 большимъ, намѣченнымъ выше, группамъ: съ размѣрами вложеннаго въ парусныя суда капитала до 2000 руб., отъ 2001 до 5000 и свыше 5000 руб. Прежде всего сравнимъ по этимъ группамъ среднюю стоимость судовъ (въ рубл.); она, какъ видно изъ нижеслѣдующей таблицы, была далеко не одинакова:

Таблица № 12.

	1900 г.	1910 г.	Измѣненія за 10 л.	
	Руб.	Руб.	Въ руб.	Въ $^0/_{00}$.
Судовладѣл. съ капитал. до 2000 р.	1020	1315	+ 295	+28.9
„ „ „ отъ 2001 до 5000 р.	2369	3080	+ 711	+30.0
„ „ „ свыше 5000 р.	3539	4513	+ 974	+27.5
Общая средняя . .	1992	3390	+1398	+70.2

Средняя стоимость судна тѣмъ выше, чѣмъ больше размѣры капиталовъ, вложенныхъ въ суда каждымъ изъ владѣльцевъ данной группы. И разница между стоимостью судна въ группахъ мелкихъ судовладѣльцевъ и стоимостью судна въ группахъ крупныхъ судовладѣльцевъ очень велика; если мы для каждаго изъ сравниваемыхъ нами лѣтъ примемъ среднюю стоимость судна, принадлежащаго наиболѣе мелкимъ судовладѣльцамъ (I-ая группа—до 2000 руб.), равной 100, то для II-ой группы (отъ 2001 до 5000 р.) мы будемъ имѣть среднюю стоимость судна равною 232.8 въ 1900 г. и 234.2 въ 1910 г.; для III-ей группы (свыше 5000 руб.)—равною 347.0 въ 1900 и 343.2 въ 1910 г., т. е. средняя стоимость судна во II-ой группѣ судовладѣльцевъ въ $2^1/_3$, а въ III-ей—въ $3^1/_2$ раза больше средней стоимости судна, принадлежащаго судовладѣльцамъ I-ой группы.

Дальше: если мы будемъ сравнивать возростаніе средней стоимости судна за 10 лѣтъ по группамъ, то увидимъ, что по абсолютнымъ размѣрамъ прироста стоимости на первомъ мѣстѣ также стоятъ группы наиболѣе крупныхъ судовладѣльцевъ. Т. е. судовладѣльцы этихъ послѣднихъ группъ не только обладаютъ наиболѣе дорогими судами, но и наиболѣе склонны къ увеличенію ихъ стоимости. Впрочемъ, надо оговориться, что это относится только къ увеличенію средней стоимости абсолютному: относительное же увеличеніе (въ $^0/_{00}$) во всѣхъ группахъ приблизительно одинаково.

Не одинаковы размѣры судовъ въ различныхъ группахъ судовладѣльцевъ и по тоннажу; для 1910 г. средній тоннажъ судовъ былъ равенъ (въ тоннахъ):

Таблица № 13.

Судовладѣльцы до 2000 руб. . . .	39.91
„ отъ 2001 до 5000 р. .	48.85
„ свыше 5000 р. .	63.03
Всего . . .	46.31

Здѣсь мы также видимъ, что при переходѣ отъ группъ судовладѣльцевъ болѣе мелкихъ къ группамъ судовладѣльцевъ болѣе крупныхъ средній тоннажъ судна возрастаетъ; если мы тоннажъ судна въ I-ой группѣ примемъ равнымъ 100, то для II-ой группы онъ выразится цифрой 122.4, а для III-ей—157.9. Это—увеличеніе очень замѣтное, но если сравнивать его съ увеличеніемъ средней стоимости судовъ (таблица № 12), то мы увидимъ, что послѣднее идетъ много быстрѣе. Это объясняется тѣмъ, что въ группахъ судовладѣльцевъ наиболѣе крупныхъ, наряду съ увеличеніемъ тоннажа судовъ, наблюдается и улучшеніе ихъ качества: суда, принадлежащія болѣе крупнымъ владѣльцамъ, въ среднемъ и болѣе новы, и лучше по качеству постройки.

Сопоставимъ распредѣленіе всѣхъ судовъ внутри различныхъ группъ по разрядамъ, въ зависимости отъ качества постройки:

Таблица № 14.

	1900 г.			1910 годъ.		
	1 разр,	2 разр.	3 разр.	1 разр.	2 разр.	3 разр
До 2000 руб . . .	—	41	21	—	27	4
Отъ 2001 до 5000 р.	—	45	4	—	49	—
Свыше 5000 р. . .	—	24	3	—	69	—
Всего . . .	—	110	28	—	145	4

Переведя для большей наглядности данныя этой таблицы въ $^0/_0{}^0/_0$ (по отношенію ко всему числу судовъ, принадлежавшихъ данной группѣ владѣльцевъ въ данномъ году), мы получимъ:

	1900 г.			1910 г.		
	1 разр.	2 разр	3 разр.	1 разр.	2 разр	3 разр.
До 2000 руб. . . .	—	66.1	33.9	—	87.1	12.9
Отъ 2001 до 5000 р.	—	91.8	8.2	—	100.0	—
Свыше 5000 р. . .	—	88.9	11.1	—	100.0	—
Всего . . .	—	79.1	20.9	—	97.3	2.7

Процентъ судовъ, отнесенныхъ при оцѣнкѣ къ лучшему по качеству постройки разряду, во II-ой группѣ и въ 1900 и въ 1910 г.г. значительно выше, чѣмъ въ 1-ой группѣ. Здѣсь мы видимъ безспорное улучшеніе качества постройки судовъ, принадлежащихъ владѣльцамъ болѣе крупнымъ. Столь опредѣленно выраженнаго различія между II и III группами не замѣчается; въ 1900 г. процентъ третье-разрядныхъ („шитыхъ“) судовъ въ III группѣ даже выше, чѣмъ во II-ой. Но къ 1910 г. это различіе устраняется и качество постройки судовъ этихъ двухъ группъ сравнивается.

Если въ отношеніи качества постройки можно установить существенную разницу между судами, принадлежащими наиболѣе мелкимъ судовладѣльцамъ, съ одной стороны, и всѣми остальными, съ другой, то въ отношеніи возраста судовъ мы наблюдаемъ относительное увеличеніе судовъ болѣе новыхъ не только во II-ой группѣ по сравненію съ группой I-ой, но и въ III-ей по сравненію со II-ой. Распредѣленіе судовъ по возрастнымъ классамъ (I классъ—до 6 лѣтъ, II-ой—до 15 л. и III-ій—свыше 15 лѣтъ) въ различныхъ группахъ было таково:

Таблица № 15.

	1900 г.			1910 г.		
	1 кл.	2 кл.	3 кл.	1 кл.	2 кл.	3 кл.
До 2000 р.	5	20	37	—	13	18
Отъ 2001 до 5000 р.	12	26	11	11	29	9
Свыше 5000 р. . .	9	10	8	29	27	13
Всего . . .	26	56	56	40	69	40

Переведя, подобно тому, какъ мы сдѣлали это выше для данныхъ о качествѣ постройки, данныя и этой таблицы въ ⁰/₀⁰/₀, мы получимъ:

	1900 г.			1910 г.		
	1 кл.	2 кл	3 кл.	1 кл.	2 кл.	3 кл.
До 2000 руб. . . .	8.1	32.2	59.7	—	41.9	58.1
Отъ 2001 до 5000 р.	24.5	53.1	22.4	22.4	59.2	18.4
Свыше 5000 р. . .	33.3	37.0	29.7	42.0	39.1	18.9
Всего . . .	19 4	40 3	40.3	26.85	46.3	26.85

Процентъ судовъ наиболѣе новыхъ (1 классъ—до 6 лѣтъ) и въ 1900 и въ 1910 г. г. повышается изъ группы въ группу; въ 1900 г. въ I-ой группѣ онъ равенъ 8.1, въ III-ей—33 3; въ 1910 г.—въ I-ой группѣ эти суда отсутствуютъ, а въ III-ей—составляютъ уже 42.0⁰/₀. Процентъ судовъ 2 класса (отъ 6 до 15 лѣтъ) и въ 1900 и въ 1910 г. г. увеличивается во II-ой группѣ по сравненію съ I-ой; и вновь падаетъ въ III-ей группѣ. Наконецъ, процентъ наиболѣе старыхъ (свыше 15 лѣтъ) судовъ падаетъ во II-ой группѣ по сравненію съ I-ой и поднимается—въ 1900 г. болѣе или менѣе замѣтно, въ 1910 г. ничтожно,—въ III-ей группѣ по сравненію со II-ой. Въ общемъ итогѣ, сравнивая распредѣленіе судовъ по возрастнымъ классамъ, мы видимъ, что болѣе крупнымъ судовладѣльцамъ принадлежатъ суда болѣе новыя, болѣе мелкимъ—болѣе старыя.

Еще болѣе любопытно будетъ отмѣтить другую сторону измѣненій въ распредѣленіи судовъ по возрастнымъ классамъ,—направленіе этихъ измѣненій въ различныхъ группахъ за десятилѣтіе. Сравнивая измѣненія въ распредѣленіи судовъ, принадлежащихъ I-ой группѣ владѣльцевъ, мы видимъ, исчезновеніе наиболѣе новыхъ судовъ при ростѣ процента судовъ въ возрастѣ отъ 6 до 15 лѣтъ и при почти неизмѣнномъ ⁰/₀ судовъ наиболѣе старыхъ, т. е. въ этой группѣ мы имѣемъ за десятилѣтіе несомнѣнное *повышеніе* средняго возраста судовъ. Во II-ой группѣ мы наблюдаемъ уменьшеніе (слабое и приблизительно равное) процента судовъ, отнесенныхъ къ крайнимъ классамъ,—наиболѣе новыхъ и наиболѣе старыхъ,—и ростъ процента судовъ, отнесенныхъ ко второму, среднему возрастному классу,—т. е. въ общемъ за десятилѣтіе возрастъ судовъ въ этой группѣ остается приблизительно *неизмѣннымъ*. Наконецъ, для III-ей группы судовладѣльцевъ мы имѣемъ рѣзко выраженное *пониженіе* средняго возраста судовъ: рѣзкое паденіе процента судовъ наиболѣе старыхъ (3-й классъ), незначительный ростъ процента судовъ, отнесенныхъ ко 2-му возрастному классу, и сильный ростъ процента судовъ наиболѣе новыхъ.

Это свидѣтельствуетъ о томъ, что чѣмъ дальше, тѣмъ относительно больше судовъ строится судовладѣльцами болѣе крупными. Если мы сравнимъ распредѣленіе наиболѣе новыхъ судовъ (до 6 лѣтъ) между судовладѣльцами различныхъ группъ въ 1900 г. и 1910 г., то увидимъ, насколько быстро идетъ этотъ процессъ; въ переводѣ въ проценты (ко всему числу судовъ этого класса), это распредѣленіе было слѣдующее:

	1900 г.	1910 г.
До 2000 руб . . .	19.2	—
Отъ 2001 до 5000 р.	46.2	27.5
Свыше 5000 р. .	34.6	72.5
Всего	100.0	100.0

Въ 1900 г. наиболѣе мелкимъ судовладѣльцамъ принадлежала 1/5 всѣхъ новыхъ судовъ; въ 1910 г. имъ не принадлежитъ уже ни одного новаго судна. Судовладѣльцамъ наиболѣе крупнымъ въ 1900 г. принадлежитъ 1/3 всѣхъ новыхъ судовъ; въ 1910 г. имъ принадлежитъ уже почти 3/4.

Если мы къ этому добавимъ, что судовладѣльцамъ болѣе крупнымъ принадлежатъ въ общемъ суда болѣе новыхъ типовъ, то для насъ будетъ вполнѣ понятной причина различія въ относительной—на 1 тонну грузоподъемности—стоимости судовъ въ различныхъ группахъ судовладѣльцевъ. А разница въ этой стоимости была велика; въ 1910 г., выраженная въ рубляхъ на 1 тон., она была равна:

До 2000 руб.	36.84
Отъ 2001 до 5000 р.	63.69
Свыше 5000 р.	67.64
Всего	62.19

Принявъ относительную стоимость судовъ, принадлежащихъ наиболѣе мелкимъ судовладѣльцамъ равной 100, мы должны будемъ стоимость судовъ II-ой группы выразить цифрою 172.9, а III ей—183.6. Особенно сильно различіе въ относительной стоимости судовъ I и II группъ, что вполнѣ отвѣчаетъ даннымъ о качествѣ постройки судовъ этихъ группъ; за то—также въ соотвѣтствіи съ данными о качествѣ и возрастѣ—относительная стоимость судовъ II и III группъ отличается другъ отъ друга сравнительно слабо.

Подводя итогъ извѣстнымъ намъ даннымъ о качествѣ и размѣрахъ судовъ, принадлежащихъ судовладѣльцамъ различныхъ группъ, мы можемъ съ несомнѣнностью установить, что въ общемъ и цѣломъ судовладѣльцамъ болѣе крупнымъ принадлежатъ суда не только болѣе крупныя по размѣрамъ тоннажа и болѣе дорогія по абсолютной стоимости, но и болѣе новыя, лучшія по качеству постройки, болѣе дорогія относительно (на 1 т. грузоподъемности). Мы въ своемъ мѣстѣ уже говорили, какое значеніе имѣетъ вытѣсненіе судовъ относительно болѣе дешевыхъ судами болѣе дорогими; теперь мы можемъ добавить къ этому, что тѣми слоями, которые болѣе склонны къ улучшеніямъ судовъ, т. е. которые экономически болѣе прогрессивны, являются слои судовладѣльцевъ болѣе крупныхъ—имѣющихъ возможность вкладывать въ суда большіе капиталы.

XXIII.

Чтобы закончить нашъ обзоръ судовладѣнія Архангельскаго уѣзда мы остановимся еще на характеристикѣ судовладѣнія въ различныхъ частяхъ уѣзда. Уже изъ вышеизложеннаго мы знаемъ, что размѣры и качества судовъ, принадлежащихъ судовладѣльцамъ различныхъ пунктовъ уѣзда, весьма различны; что, напр., въ 1910 г. средняя стоимость паруснаго судна колебалась по различнымъ пунктамъ отъ 391 руб. въ пос. Пенокскѣ до 3.995 руб. въ Архангельскѣ. Это не могло не сказаться и на типахъ судовладѣнія. Прежде всего познакомимся съ числомъ судовладѣльцевъ въ различныхъ частяхъ уѣзда; но такъ какъ владѣльцы судовъ промысловыхъ весьма существенно отличаются отъ владѣльцевъ судовъ грузовыхъ, то мы дадимъ таблицу, въ которой числа этихъ судовладѣльцевъ даны отдѣльно.

Таблица № 16.

	1900 г. Всего.					1910 г. Всего.				Измѣненія за 10 лѣтъ въ %%.		
	Влад. груз.	Пром.	Груз. и пр.	Число	Въ %%	Груз.	Пром.	Число	Въ %%	Грузов.	Пром.	Всѣхъ
Архангельскъ	15	—	—	15	12.2	20	1	21	18.6	+33.3	—	+40.0
Патракѣевск. в.	62	—	—	62	50.4	57	1	58	57.3	— 8.1	—	— 6.5
Золотицкая вол.	26	1	—	27	22.0	24	—	24	21.2	— 7.1	—	—11.1
Сюземская вол.	3	—	—	3	2.4	4	—	4	3.6	+33.3	—	+33.3
Яренгская вол.	—	3	1	4	3.3	1	—	1	0.9	—	—	—75.5
Посадъ Ненокса	6	5	—	11	8.9	3	2	5	4.4	—50.0	—60.0	—54.5
Посадъ Унскій	—	1	—	1	0.8	—	—	—	—	—	—	—
Всего . .	112	10	1	123	100.0	109	4	113	100.0	— 2.7	—60.0	— 8.1

Общее число владѣльцевъ сокращается въ посадахъ Неноксѣ и Унскомъ и въ волостяхъ Яренгской, Золотицкой и Патракѣевской,— причемъ въ первыхъ трехъ изъ перечисленныхъ пунктовъ сокращеніе идетъ очень быстро; увеличивается число судовладѣльцевъ только въ Архангельскѣ и Сюземской волости. Необходимо тутъ же отмѣтить, что наиболѣе быстро число судовладѣльцевъ сокращается въ тѣхъ пунктахъ, гдѣ въ 1900 г. было относительно много владѣльцевъ судовъ промысловыхъ, хотя не нужно думать, что это общее сокращеніе всегда обусловливается только уменьшеніемъ числа владѣльцевъ промысловыхъ судовъ: порой въ этихъ пунктахъ (напр. посадъ Ненокса) уменьшеніе числа владѣльцевъ судовъ грузовыхъ лишь очень слабо отстаетъ отъ уменьшенія числа судовъ промысловыхъ. Всѣ эти пункты лежатъ къ юго-западу отъ Сѣв. Двины, ближе къ Онежскому уѣзду. Наоборотъ, во всѣхъ остальныхъ пунктахъ, лежащихъ или около Сѣв. Двины, или къ сѣверу отъ нея, число судовладѣльцевъ или увеличивается, или, если и уменьшается, то слабо.

Еще болѣе опредѣленно это вліяніе географическаго мѣстоположенія скажется, если мы будемъ брать не измѣненія числа судовладѣльцевъ, а числа судовъ *); тогда мы узнаемъ, что всѣ безъ исключенія пункты, въ которыхъ число судовъ сокращается (Яренгская вол., посады Ненокса и Унскій), лежатъ къ юго-западу отъ Сѣв. Двины. Это, конечно, не случайность: то перенесеніе центра тяжести торговыхъ сношеній на Бѣломъ морѣ, о которомъ мы говорили въ статьѣ первой, сказалось не только въ борьбѣ между уѣздами, но и въ борьбѣ отдѣльныхъ пунктовъ внутри уѣзда, поставленнаго въ наиболѣе благопріятныя условія. И наибольшую выгоду изъ этихъ благопріятныхъ условій извлекаютъ судовладѣльцы тѣхъ пунктовъ, которые лежатъ непосредственно на главномъ пути изъ Архангельска на Мурманъ и въ Норвегію: принадлежащимъ имъ судамъ не приходится дѣлать крюка при плаваніи на мѣсто жительства ихъ владѣльцевъ. И какъ ни мелокъ этотъ фактъ (хотя онъ далеко не такъ ничтоженъ, какъ можетъ казаться: надо помнить, что рѣчь идетъ о парусныхъ судахъ, для которыхъ преодолѣвать разстоянія значительно труднѣе, чѣмъ для паровыхъ), но онъ стихійно учитывается въ процессѣ конкуренціи.

*) Цифры см. гл. VII.

Суда промысловыя въ парусномъ флотѣ уѣзда играютъ ничтожную роль: поэтому для насъ будетъ возможно ограничиться указаніемъ на общее сокращеніе числа владѣльцевъ судовъ промысловыхъ; на грузовыхъ же судахъ мы остановимся болѣе подробно.

Прежде всего сопоставимъ среднее на 1 судовладѣльца (грузовыхъ судовъ) число судовъ въ различныхъ пунктахъ уѣзда; оно было равно:

	1900 г.	1910 г.	Измѣненія въ %%
Архангельскъ	1.40	1.30	— 7.1
Патракѣевская вол. . .	1.26	1.42	+12.7
Золотицкая волость . .	1.65	1.29	+12.2
Сюземская волость . .	1.00	1.50	+50.0
Яренгская волость . .	—	1.00	—
Посадъ Ненокса . . .	1 00	1.00	—
Всего	1.23	1.37	+12.2

Въ тѣхъ пунктахъ, гдѣ общее число судовъ падаетъ, совершенно не наблюдается собиранія въ рукахъ одного владѣльца нѣсколькихъ судовъ. Наоборотъ, во всѣхъ остальныхъ пунктахъ, особенно въ 1910 г., такое собираніе въ большей или меньшей степени наблюдается.

Но средняя стоимость грузовыхъ судовъ въ различныхъ частяхъ уѣзда очень различна; она колеблется отъ 244 до 2654 руб. въ 1900 г. и отъ 489 до 4082 р. въ 1910 г.

Размѣры этой средней стоимости въ интересующіе насъ годы были таковы (въ рубл.):

	1900 г.	1910 г.	Измѣненія въ %%
Архангельскъ	1.679	4.085	+143.3
Патракѣевская вол . .	2.302	3.542	+ 53.9
Золотицкая вол. . . .	1.687	2.812	+ 66.7
Сюземская вол. . . .	2.654	3.190	+ 20.2
Яренгская вол.	335	689	+105.7
Посадъ Ненокса . . .	244	489	+100.4

Здѣсь опять таки мы видимъ рѣзкую грань между двумя частями уѣзда; въ Яренгской вол. и въ посадѣ Ненокса средняя стоимость грузового судна въ 11—5 разъ меньше, чѣмъ въ прочихъ пунктахъ.

Наконецъ, если мы возьмемъ средніе размѣры каниталовъ, вложенныхъ въ парусныя суда владѣльцами въ различныхъ частяхъ уѣзда, то и тогда мы найдемъ ту же грань между указанными частями уѣзда; вотъ данныя о среднемъ капиталѣ (въ рубл.) на одного судовладѣльца:

	1900 г.	1910 г.	Измѣненія въ %%
Архангельскъ	2.351	5.310	+125.9
Патракѣевская вол. . .	2.896	5.071	+ 75.1
Золотицкая вол. . . .	1.947	3.632	+ 86.5
Сюземская вол.	2.654	4.785	+ 80.3
Яренгская вол.	—	689	—
Посадъ Ненокса . . .	244	489	+100.4
Всего . . .	2.454	4.634	+ 88.8

Итакъ въ той части Арханг. у., которая ближе къ Онежскому уѣзду, и въ которой сокращается и число судовъ, и число судовладѣльцевъ, наблюдается и слабая степень концентраціи каниталовъ; на-

оборотъ, въ тѣхъ частяхъ уѣзда, которыя ближе къ его главному торговому центру, растетъ число судовъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и размѣры средней стоимости судовъ, и размѣры средняго на 1 судовладѣльца капитала, достигаютъ относительно значительной высоты.

И притомъ размѣры этого средняго капитала и этой средней стоимости судна тѣмъ выше, чѣмъ болѣе удобно мѣстоположеніе даннаго пункта по отношенію къ главному торговому пути Бѣлаго моря; это особенно сказывается къ концу десятилѣтія, въ теченіе котораго, какъ мы знаемъ, роль Придвинской части Поморья въ общемъ грузооборотѣ Бѣлаго моря возростала. И если въ началѣ десятилѣтія г. Архангельскъ еще не занималъ перваго мѣста по размѣрамъ средней стоимости грузового судна и по размѣрамъ средняго на 1 владѣльца капитала, то къ концу десятилѣтія это мѣсто имъ занято вполнѣ опредѣленно.

Мало того: въ пунктахъ, занимающихъ наиболѣе выгодное мѣстоположеніе, не только развивается болѣе успѣшно флотъ грузовой, но и появляются указанія на возможное развитіе флота промысловаго.

Перепечатано изъ №№: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 и 8 „Извѣстій А. О. И. Р. С.“ 1916 г.

Дозволено цензурой. Военный цензоръ въ г. Архангельскѣ В. А. Всеволожскій.
Архангельскъ. Губернская Типографія.